

EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SANTANDER

LA MARINA CANTABRA

Desde el Vapor





LA MARINA CÁNTABRA

III

Reg. nº 193

EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SANTANDER

LA MARINA CÁNTABRA

III

DESDE EL VAPOR

POR

RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY



SANTANDER
1968

Editor:

Excma. Diputación Provincial

Casimiro Sainz, 1

Santander

DEPÓSITO LEGAL. SA. 75 - 1968

ALDUS VELARDE, S. A. - Campogiro, 14 - Santander - 1968

INTRODUCCIÓN

EL abarcar en un solo compendio la totalidad de los aspectos que presenta la pujante vida marítima de la provincia de Santander desde la llegada de los tiempos del vapor, sería tarea absurda y desproporcionada. La vida entera, económica y social—humana en una palabra—de Cantabria desde mediados del siglo XIX gira enteramente en torno al fenómeno marítimo y sobre él se estructura, crece y se enriquece. La mar es la savia que da energías al país; es el camino en busca de las Indias, es la carretera de las naves del comercio y sus hombres, es el palenque de los conflictos bélicos en su devenir histórico y es la senda por donde le llega el dinero ganado, las doctrinas nuevas, y el progreso industrial y comerciante. La mar Cantábrica, es la ventana y la puerta al mundo por donde se asoma, se va y regresa la corriente humana de nuestra tierra. Las Montañas de Burgos, las Cuatro Villas de la Costa y las Asturias de Santillana, se aportan al destino universal de la patria, en su unidad cántabra, a través de la mar.

Por eso nuestra historia marítima, es en realidad nuestra historia económica, nuestra historia social y política y hasta nuestra historia espiritual; y aun la anecdótica, porque todo nos llega de la mar o por la mar y en torno a la mar—esa mar hosca y gris que nos cierra el paso geográfico y nos abre el camino del mundo—alienta y vive el espíritu de La Montaña, generación tras generación.

En esta obra, tercera y humilde parte de una trilogía cuyas dos primeras son de mucho mayor mérito y trabajo, se ha limitado el horizonte a la relación de empresas navieras y de buques, sin apenas consideración alguna al elemento humano que los promocionara y sin parar mientes en la impor-

tantísima proyección ajena, que por sus naves a través de nuestro puerto, crea riqueza e impulsa la marcha de la región.

Es pues, una historia sucinta de la matrícula y de algunos otros barcos que, como si hubieran sido también de ella, fueron armados y alentados por hombres de la Montaña, más allá de los cortos límites de nuestra provincia.

La premura en la disponibilidad de tiempo, el volumen de material fichado y compulsado y la inevitable reiteración de datos y efemérides semejantes, han hecho de la obra no un libro ameno de estilo literario cuidado y de curiosa lectura, sino más bien un catálogo de consulta y una modesta pista para que, sobre ella, puedan iniciar su estudio en generaciones venideras, quienes deseen buscar y reconstruir este aspecto básico de la historia montañesa.

Sacrificando de raíz todo brillo narrativo y toda amenidad lírica, el texto se presenta escueto, denso de cifras y tecnicismos y muy a pesar de su autor, seco y serio. Pero cada empresa tiene su condicionado y ésta procura ajustarse al que para ella se requiere.

La compilación de datos y sucesos no ha sido en verdad fácil. Ni en España existen obras de esta clase, ni se conservan apenas archivos o ficheros de utilidad para este género de trabajos. En realidad, son muchísimos años—una vida—de paciente investigación y rebusca los que pueden dar algún día un fruto conjunto como éste. De cualquier forma, sin la ayuda del Lloyd's Register de Londres, de las Comandancias y Ayudantías de Marina, de la Subsecretaría de la Marina Mercante, de los Registros Mercantiles, de las colecciones de prensa (y en particular las de la Biblioteca Municipal santanderina) y de forma abrumadora de tantos y tantos montañeses de acá y allá, de tantos marinos y en una palabra, de tantísimos amigos como han colaborado con su aportación al recuerdo de detalles y acaecimientos, no habría sido nunca posible dar remate a este libro. En realidad es una historia hecha por todos y contada también por todos. Del autor son sólo las erratas—que las habrá sin duda y por las que pide perdón de entrada—y el esfuerzo para lograr sacarlo adelante en el plazo previsto. Y un amor sin límites a la tierra cántabra y a la vieja matrícula montañesa bajo la que—sarcasmos de la vida—nunca llegó a navegar.

LA MATRÍCULA DE VAPORES Y SU ORIGEN

CAPÍTULO I

El ocaso de la vela en la flota comercial santanderina. — Últimos
armadores y últimos barcos

LA segunda mitad del siglo XIX constituye el canto del cisne de la navegación a vela de nuestra matrícula que alcanza en esos años su máximo esplendor en su gran período romántico, alimentado con el tráfico de nuestras últimas colonias.

En el segundo volumen de la obra ha quedado recogido por la docta pluma del Ilmo. Sr. D. Fernando Barreda y Ferrer de la Vega, algo de lo muchísimo que él conoce de esta maravillosa época, la más interesante y apasionante de toda la historia marinera de Cantabria.

El paso de la edad de la vela al vapor, no fue, como es sabido, un cambio brusco y cronológicamente exacto. Es todo un largo período que abarca las dos terceras partes del siglo, engarzado con una serie de sucesos de orden social y económico, jurídico y técnico que van empujando suavemente a los acontecimientos para llegar al desenlace final enterrando las últimas arboladuras veleras y abriendo el paso franco y decidido a la procesión de chimeneas humeantes que embadurnaron el horizonte con un nuevo toque cromático para el escenario eterno y siempre nuevo de la mar.

Sin embargo, la matrícula santanderina de casa, es decir, la constituida por buques registrados y con armamentos domiciliados en Santander, es un caso notable de heroica resistencia a la innovación del vapor. Y resulta casi inconcebible que un puerto como el nuestro, que en la medianía del siglo estaba entre los cuatro más importantes de España, abierto por tanto a la navegación toda del mundo entero, hecho al vapor como visitante desde los cuarentas, no incorpore vapores a su negocio hasta el mismísimo final del siglo y aun eso, empujado inexora-

blemente por la fuerza mayor del desastre colonial y el cambio radical de signo en el comercio marítimo, impuesto por las circunstancias desde afuera.

Por eso en Santander, en el siglo XIX, casi no hubo vapores, si dejamos relegados a su justo valor los casos esporádicos, la matriculación de circunstancias y el tráfico menudo de cabotaje. Los barcos de altura montañeses decimonónicos fueron todos grandes veleros de aparejo redondo y construcción de madera, cuando en puertos como los de Barcelona, Cádiz, Gijón y Bilbao la matrícula de vapores o barcos de vapor y vela, con casco metálico o *composite*, era ya de importancia.

Aquí seguían los armadores del Muelle con sus hermosas fragatas o sus bergantines transportando harinas castellanas a Cuba y retornando con el cacao o el café o el azúcar antillano o el tabaco de Filipinas.

Algunas de las viejas casas armadoras, iniciaron algún débil tanteo en vapores de escaso porte y ninguno de éstos cuajó con el éxito suficiente para proseguir firmemente por ese camino. Esa fue la causa de que las más importantes empresas navieras de vapores santanderinas nacieron de nuevo cuño y no como continuación de firmas establecidas con buques de vela desde años atrás. Muerto el negocio ultramarino, fueron hombres nuevos y de generaciones nuevas, los que mirando a Europa, constituyen las compañías anónimas capaces de afrontar el nuevo estilo naviero con garbo y arranque, dejando repentinamente para el mundo de los recuerdos la hermosa tradición velera colonial.

El número de casas armadoras importantes que llegaron con las postrimerías del siglo al final de la lona, fue de casi dos docenas. La más destacada y acaso la postrera fue la que fundara D. Juan Pombo, primer marqués de Casa Pombo. Los últimos veleros de esta firma fueron las fragatas DON JUAN, DOÑA FLORA DE POMBO, POMBO y CASTILLA y el bergantín VILLADA. La DON JUAN, es de todos sabido que fue el último buque construido en Guarnizo en 1871; tenía 1.168 toneladas y 200 pies de eslora; se vendió en octubre de 1891 a armadores noruegos en 50.000 pesetas y se perdió el 10 de diciembre de 1893 en Lerwick, en viaje de Nueva York a Gotteborg; era un buque maravilloso y la más perfecta obra de la arquitectura naval a vela construida en nuestra ribera.

La CASTILLA era de 440 toneladas y construida en 1853; se vendió en la Habana en 1890 y se perdió el 23 de diciembre de ese mismo año en la isla de Chandeleur, en la boca del Mississippi, salvándose la tripulación. La POMBO era de 562 toneladas y algo más moderna y la DOÑA FLORA DE POMBO, también de los sesenta, era de 577 toneladas; se perdió el 21 de agosto de 1882, abordada por el vapor inglés BARRY, en la costa de Galicia, cuando navegaba cargada de harina de Santander a La Habana; la tripulación fue salvada y llevada al Ferrol y la barca se remolcó

hasta la costa de Portugal en donde quedó varada deshaciéndose totalmente, no sin antes haberse podido salvar 1.600 barriles de harina.

Otro de los últimos y grandes armamentos veleros de Santander fue el de D. Pedro Torriente o Hermanos Torriente. Hacia 1860 poseen las corbetas ELENA (420 tons.), FE (302 tons.), HERMOSA DE TRASMIERA (340 tons.), O (508 tons.) e ISABELITA (268 tons.) y los bergantines JOVEN CELIA (197 tons.), SAMARITANO (200 tons.) y DOROTEA (161 tons.). La ELENA se perdió en 1867 y el DOROTEA en 1876. Para entonces contaba la flota con tres nuevas corbetas, a saber la JOSÉ Y MARÍA (501 tons.), la ELVIRA (407 tons.) y la MARINA (272 tons.). En 1885 poseen el bergantín BELLA VICENTA (200 tons.) y en 1890 la corbeta CELORIO (272 toneladas) construída en Sunderland en 1870 y que en 1899 aún navega bajo la bandera inglesa y matrícula de Folkestone conservando su antiguo nombre. La HERMOSA DE TRASMIERA construída en Bilbao en 1855, se vendió en 1870 y tomó el nombre de JUANITA.

Francisco Díaz primero e Hijos de Francisco Díaz después, arma en sus últimos años la fragata JOSEFA de 524 toneladas, la corbeta MARÍA VICTORINA de 272 toneladas, construída en Guarnizo en 1842, la NUEVA LUISA, primer buque construído en Guarnizo en su última etapa (1840), la TRES HERMANAS de 211; el bergantín MARÍA JUANA (135 tons.), también de Guarnizo y la goleta DARÍA.

Don Antonio González Gordon mostró sus preferencias por la carpintería de ribera bilbaína y entre sus últimas naves cuenta las corbetas DOS HERMANAS, de 310 tons., convertida en baños flotantes en 1885, la CONSTANCIA, 475 toneladas, construída en Abando en 1859 y la PAZ, de 348 construída en Zorroza en 1858. También tuvo las goletas MARÍA VITA, de 129, también bilbaína, perdida en 1869 y la SERAFINA de 109.

Bustamante y Gallo arman las corbetas PETRONILA de 226 toneladas y JULIÁN ANTONIO, los bergantines ANTONIO y CLARA, construídos en 1856 en Muros y la goleta E. M. construída en Zorroza en 1855. Por su parte Gallo Hijo, fue propietario de la CELORIO (antes citada) de la ESCALADA (235 tons.) y de la MARINA (274 tons.) así como del bergantín PORTUGALETE (196 tons.).

Don José Ceballos Bustamante posee las corbetas ENRIQUE de 1856, SOBERANA de 471 toneladas, construída en Guarnizo en 1853 y de 156 pies, y la CERVANTES, de 318. De la familia López-Dóriga, tenemos la fragata DÓRIGA de 640 toneladas y construcción inglesa, vendida de nuevo a Inglaterra hacia 1872 y los bergantines FEDERICO, JOAQUÍN, de 146 toneladas construído en Orio y naufragado en 1869, y el SALVADORA de 225 toneladas construído en la Ría de Bilbao en 1858.

Don Antonio Cabrero, otro de los últimos armadores, posee la barca ECUADOR de 289 toneladas, botada en Aguinaga en 1874, que inaugura la parrilla de San Martín en 1887, naufragada en 1889 al mando del

capitán Aldasoro, y los bergantines PANAMÁ de 198 toneladas y COLOMBIA (ex-CLARA de Bustamante), de 170.

Don Aureliano de la Pedraja fue armador de las fragatas BUENAVENTURA y AURELIANA. La primera de 547 toneladas, construida en 1856 y la segunda de 482 toneladas, 156 pies y construida en Guarnizo en 1863. También poseía el bergantín JULIÁN.

Don Manuel Abascal también tuvo dos hermosísimas fragatas: la PRIMERA DE SANTANDER de 802 toneladas y la PASIEGA de 584, construidas en 1856 en Guarnizo.

Entre los armadores con menor flota, pero también de esta misma época de las postrimerías de la vela y en plena transición, tenemos a D. Mariano Zumelzu con el bergantín PEPITA Y VICENTA de 229 tons.; la Vda. de Escalera con la corbeta ROSARIO, de 454 tons.; D. Domingo de la Portilla con la corbeta MARIA LUISA de 467 tons. construida en Guarnizo en 1850 y a D. José de la Portilla con la barca MARÍA CONCEPCIÓN de 338 tons., construida en 1866 en Deusto; a D. Manuel G. del Corral, con los bergantines SANTIURDE y FLUVIÁ de 229 y 168 toneladas respectivamente; a D. Manuel Peñarredonda, con la corbeta DOÑA SOL, de 330 tons.; a la Vda. de Alvear con la fragata FAMA HABANERA de 1856 y a D. Bonifacio Ferrer de la Vega con las corbetas I. F. V. de 1866, construida en San Feliú de Guixols y perdida en 1876 y la F. V. de 268 toneladas, perdida en 1868; D. Gabriel del Campo tenía la corbeta PETRONILA de 1868 y 281 toneladas y Roiz de la Parra la fragata MARÍA CLOTILDE, de 430 toneladas, el bergantín PRIMAVERA de Guarnizo, y la goleta ANITA.

Este es el esfuerzo velero final de nuestra matrícula, bien notable y cuya completa historia ha quedado reflejada en otra parte de la obra conjunta. A título de enlace con cuanto viene ahora, a continuación, se han reseñado en bloque estos armamentos para calibrar proporcionalmente su importancia y su posición relativa en la tabla de valores navieros locales en el nuevo panorama económico que aparece en la bahía con la llegada del vapor. Por ello no se han citado varias importantes casas armadoras montañosas de Cuba y Puerto Rico con buques de nombres bien nuestros, ni la importantísima del naviero comillano D. Ignacio Fernández de Castro, que tenía Cádiz como puerto base de su gran flota de fragatas para la ruta de Filipinas.

El tanteo del vapor.—Armadores de vela que estrenan vapores.—Pombo, López-Dóriga, Roiz de la Parra, Torriente y Pérez

VARIAS casas armadoras de las más importantes, comenzaron a tantear la navegación a vapor, casi siempre con pequeñas unidades de cabotaje, y por tanto en escala proporcionalmente muy inferior al volumen que habían adquirido con sus fragatas y corbetas en el tráfico transoceánico. En líneas generales puede decirse que no dio grandes resultados el ensayo. Los navieros a la antigua, no acertaron con la nueva técnica comercial del negocio a vapor y poco a poco fueron desapareciendo, salvo alguna excepción aislada de que luego hablaremos; pero la causa de esta decadencia no puede en absoluto ser achacada íntegramente a falta de adaptación, sino al conjunto de imponderables que gravitaron en aquella época crucial y decisiva que fue el remonte del siglo, en toda la vida española y muy en particular en las provincias como Santander, de signo absolutamente comercial y ultramarino y que, como hoy se dice, vivían plenamente de cara a la mar y a los barcos.

Ya hemos visto cómo desaparece prácticamente entre 1880 y 1890 el gran armamento de la familia Pombo. Este apellido, tan enraizado a la vida comercial y marítima santanderina, vuelve a lo largo del nuevo siglo a aparecer circunstancialmente en varios negocios navieros, pero en la segunda mitad del siglo XIX, es decir, todavía en el cénit de su «poderío vélico» registra alguna unidad de vapor.

En 1854 navega por el Cantábrico un vaporcito de 34 toneladas netas llamado DUQUE DE LA CONQUISTA, que en 1860 figura ya en la relación de la matrícula como propiedad de D. Juan Pombo. En sus comienzos

hace servicio regular de carga y pasaje entre Santander y Bilbao en combinación con el VIZCAÍNO-MONTAÑÉS y el SANTANDER-BILBAO. El 25 de mayo de 1854 se encuentra a la altura de San Vicente de la Barquera, con el pecio de un velero quilla al sol y lo toma a remolque con ayuda de los vapores PORVENIR y CERES, trayéndolo hasta la playa del Sardinero, en donde quedó varado. Se adrizó y reparó; resultó ser el bergantín inglés HELENA, que se devolvió a su armador.

Pero el vapor más importante de Pombo fue el HIJOS DE POMBO, que constituyó prácticamente un serio intento de transición al nuevo sistema. Era este barco de 482 toneladas de registro (1), 59,6 metros de eslora, 7,85 de manga y con una máquina de 100 caballos nominales. Se construyó en 1874 en Glasgow por los famosos astilleros de W. B. Thompson y entró en servicio para el tráfico nacional de cabotaje al mando del capitán D. José Echeandía, con una tripulación de 18 hombres. Sólo duró en nuestra matrícula hasta 1878; en este año se vendió al armador gijonés Oscar Olavarría, que poseía una importante naviera de vapores y al pasar a aquel puerto, toma el nombre de DURO. Hasta 1891 vivió en aquella matrícula, pero a partir de entonces pasa a la de Barcelona con el nombre de VINARÓZ, bajo la propiedad de C. Capellanes y en 1894 se exporta a Francia, matriculándose en Marsella con el nombre de MARIUS de Artaud & Leytres. En 1896 pasa a Nantes con el mismo nombre, para los armadores Legal y Kersaluc y en 1901 se trasfiere a la Compagnie Maritime L'Armoricaine, que lo conserva en su poder hasta 1908. Desde 1908 a 1912, bajo el nombre de IOANNIS, bandera griega y matrícula de Galaxidi, es de un tal Mitropoulos y en 1912 se vende a Italia, al armador veneciano C. Camalich, quien lo rebautiza OLGA. En 1912 pasa a Nápoles con el nombre de AUGUSTA y de la propiedad de G. Uccella y el 15 de junio de 1916 es torpedeado y hundido por el submarino alemán U-35, cincuenta millas al sur de la isla Cavoli.

Como vemos, la vida del HIJOS DE POMBO fue larga y ajetreada y nadie pudo soñar que aquel vapor llegado a Santander en plena guerra carlista, fuese a acabar sus días en la primera guerra mundial bajo pabellón italiano.

A lo largo de los años veremos de nuevo el apellido Pombo con varias parejas de pesqueros de los veinte y en 1945 a la razón social Pombo y Cía., S. A., con los costeros MARÍA NORIEGA y POMBOSA. El MARÍA NORIEGA era un bonito barco del tipo *shelter*, con máquina a popa, de

(1) Hay que tener muy presente que los tonelajes de arqueo de buques en el siglo pasado son proporcionalmente muy inferiores a los de igual porte de principios del actual; a título meramente orientativo, un buque de unas 500 tons. de registro de la época del HIJOS DE POMBO equivaldría a uno de 750 de veinte años después.

585 toneladas de registro y 590 de carga, con 46,4 metros de eslora, 8,5 de manga y 3,15 de puntal; construido por los astilleros Celaya, de Bilbao. Quemaba carbón y andaba 8,5 nudos con su máquina de triple. En 1954 pasó a la Naviera Jata, de Bilbao y en la actualidad, con motor y el nombre de PLATANERO, navega por el archipiélago canario y es de la propiedad de S. Hernández, de Las Palmas.

El POMBOSA, de casco de madera, 231 toneladas de registro, 340 de carga y 31 metros de eslora, se construyó en Luanco. Sólo vivió cuatro años, pues el 7 de febrero de 1949, en un viaje de Gijón a Santander, se perdía al norte de Tina Mayor. Era un barco feo y poco airoso.

Finalmente, ya en nuestros últimos días, un armador con residencia en Madrid, D. José Manuel Pombo Romero-Robledo, encarga y matricula sus buques en nuestra ciudad.

En 1956 ordena en los astilleros de Corcho el carguero SAN FLORO, de 976 toneladas de registro y 1.050 de peso muerto, con 66,86 metros de eslora, 9,77 de manga y 5,65 de puntal, motor de 1.000 caballos y 11 nudos de marcha. Puesto al tráfico de línea con el norte de Europa y Gran Bretaña, al año siguiente da de sí para que los propios astilleros de San Martín comiencen la construcción de la pareja JOSELÍN y MIGUELÍN POMBO, de mejores características, pero menos logrados, con 992 toneladas de registro, 1.400 de peso muerto, 65,9 metros de eslora, 9,75 de manga y 5,96 de puntal; motor de 1.600 caballos y 13 nudos de marcha.

En 1964 construye en Astano (Ferrol) el SAN PAULO, de 1.600 toneladas de registro y 1.900 de peso muerto, con 69,46 metros de eslora, 11,45 de manga y 5,20 de puntal, equipado con un motor de 1.500 caballos para dar una velocidad de 11 nudos. Al año siguiente, 1965, el propio astillero entrega el SAN CYR, hoy COROS, de Marpesca, S. A., un frigorífico de 676 toneladas de registro con 60.000 pies cúbicos, 67,08 metros de eslora, 11 de manga y 3,75 de puntal, con motor diesel de 1.850 caballos y 13 nudos. Ninguno de estos dos buques está matriculado en Santander.

Finalmente en 1967, vuelven los antiguos astilleros de Corcho de San Martín, (hoy Basse-Sambre Corcho), a entregar para el mismo armador una nueva unidad, el frigorífico SAN REMO, de 1.600 toneladas de registro, 270 pies de eslora y 40 de manga, equipado con grúas eléctricas para su descarga.

* * *

La familia armadora que con más empeño acometió la aventura del vapor fue sin duda la de los López-Dóriga, muchos de cuyos nombres se repetirán en varios capítulos de esta obra, en los que se refiere la historia

de las navieras locales y la de diversos tráficos de muy variada naturaleza que surgieron al amparo de la matrícula.

En los registros de 1874 aparecen ya a nombre de Hijos de Dóriga, además de los barcos de vela de altura, el remolcador de ruedas HÉRCULES de 124 toneladas y el vaporcito MOSCA, de unas 50, aparte del buque de recreo MATILDE, que era de D. Antonio López Dóriga. Tanto de este MATILDE, que en 1877 pasa a ser el CORCONERA N.º 2, como de sus dos sucesores el MATILDE Y MARÍA de 1886 y el MATILDE Y MARÍA de 1889, se habla con detalle en el capítulo que estudia las embarcaciones del tráfico de bahía.

En ese mismo espacio se completa también la ficha náutica del HÉRCULES y la del CUCO, otro remolcador de Dóriga que operó a principios de siglo. El MOSCA había sido construido en Nantes con el nombre de MONDRE, y se dedicó al pequeño cabotaje; el 2 de diciembre de 1874 lo echó a pique un surazo a la entrada de Puerto Chico; el 26 de enero de 1879 volvió a repetir el número en la Dársena de la Ribera, siendo reflozado y llevado por el compañero HÉRCULES hasta el Paredón, en donde fue reparado y carenado. Finalmente, a fines de 1892, se hundió en la ría de Porcia, en Asturias. Pero su baja definitiva no se produce hasta 1916, año en que se desarmó en la playa de San Martín a donde fue llevado desde Puerto Chico; había estado muchísimos años amarrado como pequeño pontón carbonero para las embarcaciones menores.

En 1887 se bota en Irvine por D. Margill un costero de 114 toneladas de registro bruto y 120 de carga con el nombre de SOTILEZA para la firma Hijos de Dóriga, de Santander. Era para dedicarlo al cabotaje; andaba 8,5 nudos, medía 27,7 metros de eslora y 5,52 de manga y llegó a nuestro puerto a mediados de junio de aquel año. En 1896 se vendió a José Villaroya, de Quenje y al año siguiente éste a su vez lo vende a Luis Castillo, pasando a la matrícula de Bilbao, tomando el nombre de DOLORES y en 1918 pasa a propiedad de Federico Echevarría y se rebautiza RECALDE, nombre que aún conserva en la actualidad, pues todavía navega por el Cantábrico con un motor diesel de 150 caballos y en provecho de los armadores Fernández Pelaez de Navia.

Al año de estar en servicio el SOTILEZA se entrega por el mismo astillero el MARIANELA, que era un poco mayor, pues tenía 170 toneladas de arqueo, 34 metros de eslora y 2,73 de manga. La titularidad de este buque aparece a nombre de D. Eduardo López-Dóriga, quien en 1897 la transfiere a D. Antonio Blanco Junco, vecino de Llanes, pasando el barco a la matrícula de Bilbao y tomando el nombre de AMALIA; posiblemente se perdió en 1900.

En 1890 se entrega por los astilleros de Fullerton, en Paisley, a D. Tomás López-Dóriga el vapor MECHELÍN, de 344 toneladas de arqueo y 400 de peso muerto. Este era, como se ve, un barquito bastante mayor



«La Bandera Española» (Arrótegui).— De izquierda a derecha: arriba el AVENDAÑO y el SANTANDERINO; abajo el EUSKARO y el GALLEGU. Reproducciones de un álbum con la colección de esta flota que conservan los descendientes de la familia Avendaño (Sr. Mazarrasa Rétoia)





La famosa fragata DON JUAN, último gran velero construido en El Astillero en 1871. Tenía 1.168 toneladas y 200 pies de eslora. Se vendió al extranjero en 1891 y se perdió el 10 de diciembre de 1893



El vapor correo EXPRESS, de propulsión a ruedas, de la Compañía Cantábrica de Navegación de Santander a Bilbao. Tenía 240 toneladas y capacidad para 360 pasajeros. Entró en servicio en 1888. (Foto colección Duomarco)



El remolcador RODAS, que hacía servicio de viajeros entre Santander y Bilbao en 1892. Tenía dos hélices y se construyó en 1890 en Inglaterra para D. Francisco Martínez Rodas, de Bilbao. (Foto colección Duomarco)



El casco del antiguo vapor correo VIZCAÍNO-MONTAÑÉS, convertido en gabarra-grúa en la Ría de Bilbao, con el nombre de Vizcaíno



LINEA DE VAPORES

SERRA

Alicia.....	4.500	ts	Eduardo.....	3.500	ts
Gracia.....	5.500	»	Carolina.....	3.500	»
Francisca.....	5.500	»	Pedro.....	5.500	»
Serra.....	3.500	»	Enrique.....	4.500	»
Ernesto.....	5.000	»	Guido.....	5.500	»
Leonora.....	4.500	»	Hugo.....	4.500	»
Benita.....	2.500	»	Federico.....	3.500	»

COMPANÍA DE NAVEGACIÓN «LA FLECHA»

Servicio semanal de vapores correos entre Santander y la Isla de Cuba.

Salen de Santander todos los miércoles para Habana, y Matanzas, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Sagua la Grande, Guantánamo, Trinidad de Cuba, Manzanillo, Gibara y Nuevitas.

SERVICIO QUINCENAL ENTRE SANTANDER Y LA ISLA DE PUERTO RICO

POR LOS GRANDES Y MAGNÍFICOS VAPORES NOMBRADOS JDA, TERESA, RITA, PAULINA Y MARIA

admitiendo carga y pasajeros *sin trasbordo* para los puertos de San Juan, Humacao, Arroyo, Ponce, Mayagüez y Arecibo.

Los señores cargadores pueden dirigir su mercancia al cuidado de la Agencia para su embarque, debiendo situarla en Santander el día anterior al señalado para la salida de cada buque.—Con esta remesa deberá acompañar nota del número de bultos, sus marcas, nu-

meración, peso bruto y neto, valor, destino y consignación: indicando si ha de asegurarse de riesgo marítimo el cual puede hacer esta Agencia con la mayor economía.

Para solicitar cabida y para dar informes, dirigirse á su consignatario

DON FRANCISCO SALAZAR, MUELLE, 5, SANTANDER



*Linea de vapores correos entre
Santander y todas las puertos de
las Islas de Cuba y Puerto Rico*

SERVICIO QUINCENAL POR LOS VAPORES

NAVARRO GADITANO
GALLEGO SANTANDERINO
EUSKARO PALENTINO
MURCIANO MADRILEÑO
CATALAN

Esta agencia se encarga del recibo y embarque de las mercancías que se la consignen, sin cargar ninguna Comisión. También asegura de riesgo marítimo en la comp. «The Reliance» que representa

Anuncio de las navieras SERRA y LA FLECHA, empresas anglo-bilbaínas que abanderaron sus buques en Santander, pasando posteriormente a la matrícula de Bilbao.

Anuncio de LA BANDERA ESPAÑOLA, una de las importantes navieras anglo-bilbaínas que, a fines de siglo, abanderaron sus buques en Santander.

DIRECCIÓN TELEGRÁFICA: YLLERA
SANTANDER.



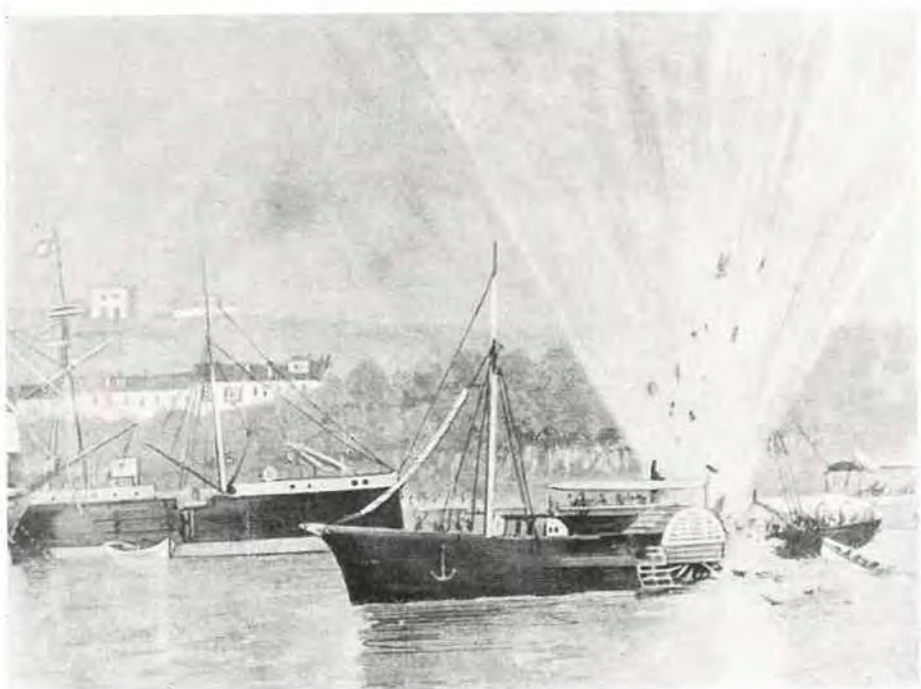
Vapor SANTANDERINO de «La Bandera Española» (Arróategui). Tenía 3.082 toneladas R. B. y 5.400 de carga y se construyó en Glasgow en 1891. Fue torpedeado y hundido el 8 de abril de 1916 a cuarenta millas de Bayona



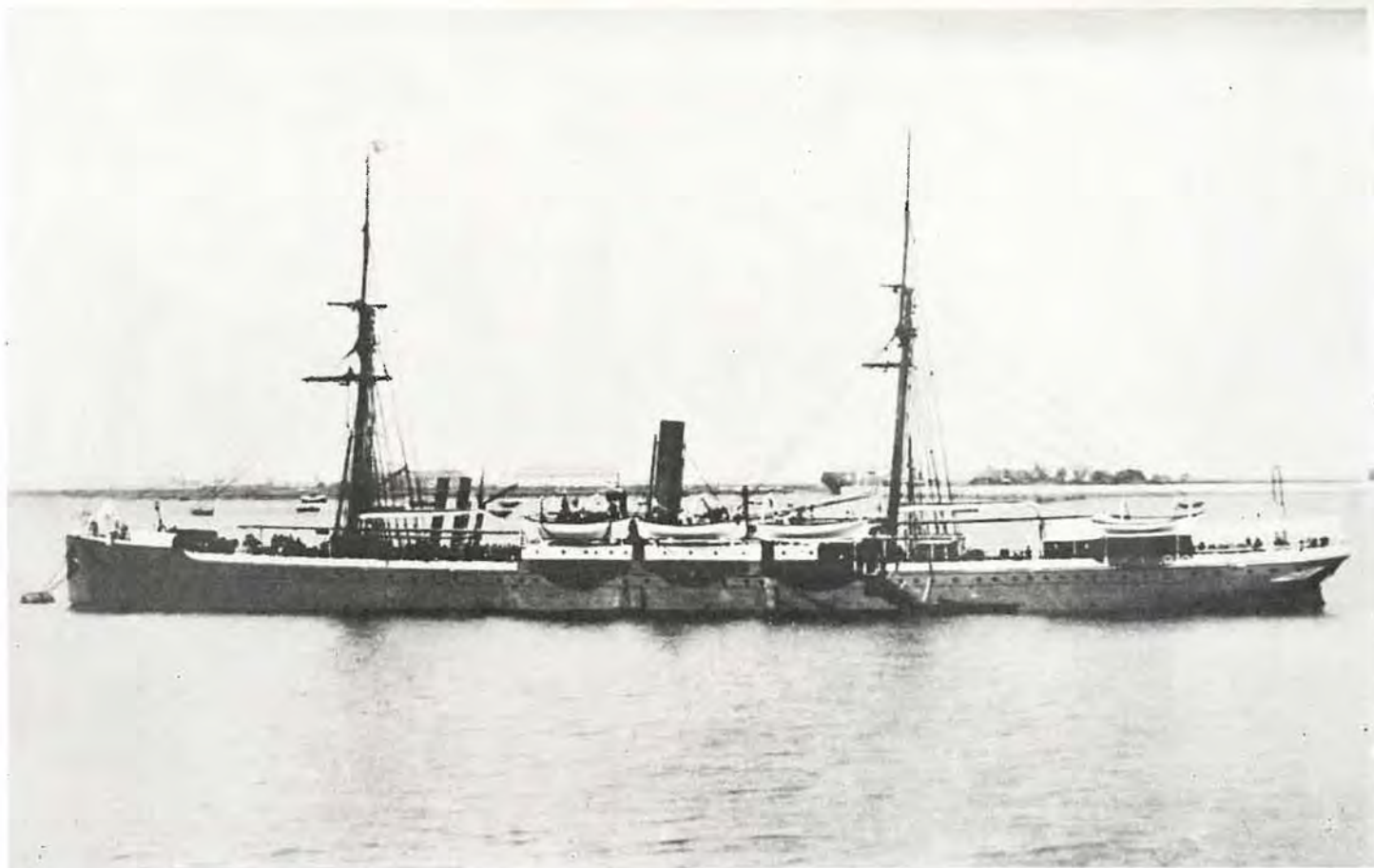
El correo SAN FRANCISCO saliendo con tropas para Cuba de Santander. En primer término la Dársena de la Ribera. El SAN FRANCISCO se abanderó en nuestra ciudad en 1883 con el nombre de TURIA y de la propiedad del Marqués de Campo



El transporte de guerra DON ÁLVARO DE BAZÁN, adquirido en 1896 por la Compañía Trasatlántica y abanderado en Santander. Anteriormente había sido el correo GALLIA de la famosa Cunard Line inglesa



Explosión del vapor correo PELAYO en la Ría de Bilbao. Hacía el servicio de viajeros entre aquel puerto y Santander. (De la *Ilustración*)



El vapor correo SANTO DOMINGO, del Marqués de Campo, construido en 1877 como DUBLIN CASTLE. Se abanderó en Santander en 1882. En 1883 pasó a propiedad de la Compañía Trasatlántica y fue hundido el 11 de julio de 1898 por el fuego enemigo en las costas de Cuba al intentar forzar el bloqueo



El mercante SAN REMO, de Pombo, construido en Santander en 1967. Tiene 1.600 toneladas R. B. y está equipado con grúas propias para la manipulación de la carga



Motonave SAN FLORO, que fue construída por los astilleros de Corcho en 1956 para J. M. Pombo Romero-Robledo. Es de 976 toneladas R. B. y 1.050 de peso muerto

que todos los anteriores, con 41 metros de eslora, 6,7 de manga y 3,2 de puntal. El 29 de diciembre de 1894 rompió el timón estando a la altura de Cabo Torres. Por su proximidad a las rompientes se vio obligado a fondear con las dos anclas y fue abandonado por su tripulación. Milagrosamente se aguantaron las cadenas toda una noche de temporal y al día siguiente los pesqueros asturianos ÁNGELES y GRILLO lo recogieron y se lo llevaron a remolque hasta Gijón. En 1897 se vendió a la importante naviera marsellesa de Fraissinet, tomando el nombre de PLANIER, para dedicarse al cabotaje francés en el Mediterráneo. Antes de 1909 desaparece totalmente este buque en todos los registros y ficheros.

En 1917, muy avanzada ya la primera Guerra Mundial, D. Victoriano López-Dóriga encarga a la Compañía Euskalduna de Bilbao, la construcción de dos pequeños mercantes que fueron el MECHELÍN y el MARIANELA, segundos ambos en sus nombres respectivos.

El MECHELÍN resultó un buque de aspecto atrayente, muy proporcionado y bien construido, con 607 toneladas de arqueó y 750 de carga, 57,6 metros de eslora, 8,23 de manga y 2,92 de puntal; del tipo *raised quarter*, con caja en la bodega de proa y una sola a popa, y con una máquina de vapor de 240 caballos. Entró por primera vez en Santander el 2 de abril de 1918 al mando del capitán D. Manuel Aguirre, que anteriormente había mandado el NUEVA MONTAÑA.

El 25 de octubre de ese mismo año, se botaba el MARIANELA y entraba en Santander con honores de estreno el 1 de mayo de 1919. El MARIANELA era mayor, pues su arqueó rayaba las 750 con otro tanto de carga y era del modelo *partial awning*; medía 189'6 pies de eslora, 27 de manga y 12'3 de puntal.

Ambos buques constituyeron cada uno una compañía independiente y si bien los dos llevaban chimenea roja con coronamiento negro, el MECHELÍN llevaba de contraseña la letra M del código internacional de señales orlada de rojo y el MARIANELA orlada de amarillo.

No tuvo suerte D. Victoriano con estos buques, porque avasallados por la crisis, tuvieron que amarrar antes de un año en la bahía, en espera de mejora en el mercado de fletes. El MECHELÍN, a todo esto, había sufrido el 28 de julio de 1919 una importante varada en Punta Sentinas (Almería) cuando navegaba de Málaga a Marsella y hubo que alijarle de toda su carga para poderlo reflotar.

El 12 de noviembre de 1921, después de haber estado amarrado más de un año y tras dar dos o tres viajes de Poveña a Whitehaven con mineral, el MARIANELA, cuando volvía con un cargamento de carbón para Pasajes, chocó a la salida del Canal de Bristol con los restos de un naufragio reciente, abriéndose una vía de agua que determinó su hundimiento. El capitán Aguirre y la tripulación abandonaron el buque en los botes salvavidas y el MARIANELA se sumergió. En enero de 1923, tras un

laborioso pleito, pudo por fin recobrar D. Victoriano del seguro inglés el importe del premio por la pérdida de su barco, que ascendía a 40.000 libras.

En septiembre de 1926, el MECHELÍN se vendió a Vapores Costeros, S. A., cambiando su nombre por el de MARTA JUNQUERA con el que hoy sigue navegando.

* * *

Roiz de la Parra no acabó con el siglo su flota velera; muy entrado aún en el actual, aún mantuvo esta casa y sus continuadores, las de D. Isidoro del Campo y D. Álvaro de Moutas, varias unidades menores, a vela, y por supuesto, algunos vapores.

Los veleros fueron todos con aparejo de goleta o bergantín-goleta, continuadores del PRIMAVERA, del que anteriormente hablamos, naufragado en Gijón en 1905, siendo entonces ya propiedad de Díaz, el armador de Requejada. Todas estas goletas, con tonelajes alrededor de las doscientas, se dedicaron desde 1901 al transporte de petróleo en latas desde la refinería del Astillero a otros puertos españoles; fueron la PERLA de 131 toneladas, construída en Dunkerque; la JUANITA de 230 toneladas, que se adquirió en 1915; la PAULA de 151 toneladas, construída en 1865; la ANITA de 120 toneladas, construída en 1860 y finalmente la pareja LUIS y VERANO, compradas a Díaz en 1916. La LUIS era de 210 toneladas de carga y construída en 1865 en Dunkerque y la VERANO era de 230 toneladas y se había botado en 1877 en Gravelines con el nombre de ROSE para L. Cornemuse, de Dunkerque.

La VERANO desapareció en un temporal del mes de enero de 1918 cuando regresaba de un viaje de petróleo a Málaga, frente a las costas gallegas. En las proximidades de la Puebla del Caramiñal se encontró como único vestigio, el mascarón de proa del viejo velero santanderino.

La refinería de petróleo de los Hermanos Desmarais se construyó en la ría de San José de Guarnizo a mediados de junio de 1880. En noviembre de ese mismo año, llegó el primer barco español con petróleo en barriles, el SOFÍA DE VILA, y pocos días después el BATAVIA con 830.000 galones en latas. Desde entonces, el tráfico de entrada de crudos y salida de refinados fue constante, primero a cargo de los grandes *clippers* norteamericanos y después a cargo de auténticos buques tanques, el primero de los cuales fue el BROADMAYNE, de 3.184 toneladas, que llegó el 21 de mayo de 1892.

Desmarais necesitaba sus propios barcos para la importación de los crudos y en 1893 da a los astilleros ingleses de Armstrong Mitchell, en Newcastle, la orden de construcción de un petrolero que había de llamarse

EL GALLO. Fue un barco de 672 toneladas de registro y 897 de peso muerto; unos 170'5 pies de eslora, 28 de manga y 14'5 de puntal; con un castillo de 22 y una toldilla de 55 y máquina a popa de triple expansión con 110 caballos nominales. El 23 de agosto salió de Santander su capitán de quilla, el legendario D. Gonzalo Abad, un capitán de largas patillas que había hecho su carrera en los grandes veleros de la matrícula, principalmente en la famosa barca ECUADOR de D. Antonio Cabrero.

El segundo petrolero de la refinería fue el VALERIA, comprado de segunda mano a los pocos días de la entrega de EL GALLO. Era de 1881, construido en Bristol por C. Hill & Sons para Cuthbert Hancock & Co., de Cardiff, como tal buque tanque y ya con el nombre de VALERIA. En 1886 pasa a la propiedad de H. Hooper y en 1890 a la Kerosene Co., de Londres, que fue a quienes se lo compraron los Desmarais. Tenía, como es lógico, la máquina a popa, 299 toneladas de arqueado y 260 de carga, con una eslora de 36,77 metros.

El VALERIA y EL GALLO empezaron a navegar hasta el puerto de Batum en el Mar Negro. El 11 de marzo de 1895 fue alcanzado EL GALLO en aguas del Estrecho por el famoso temporal que se tragó al crucero español REINA REGENTE; el petrolero santanderino, que era un barco muy marinerero, aguantó excelentemente los embates de la mar y sólo sufrió averías sobre cubierta; uno de los golpes destrincó un tanque de agua dulce en la toldilla y alcanzó con él al primer oficial D. Ismael Sánchez, piloto del Astillero, rompiéndolo una pierna.

En 1901 la casa comercial Roiz de la Parra se hace cargo del transporte en el negocio de la refinería de Desmarais y pasan a su titularidad EL GALLO y el VALERIA.

Hacia 1904, cuando ya estos barcos se iban quedando demasiado pequeños, EL GALLO es transformado en Bilbao en mercante de carga seca, y a continuación queda amarrado en disposición de venta. En 1907 pasa a integrarse en la flotilla de la Sociedad Minera Cántabro-Asturiana del Banco Mercantil y en 1914 lo adquiere D. Fernando Pereda Palacio, quien lo maneja durante un año hasta que pasa a poder de D. Juan Correa en 1916 y finalmente en 1917 sale de la matrícula para ir a la de Bilbao con la naviera de Navajas. En 1925 baja al Mediterráneo, se rebautiza JAIME B. y acabó sus días naufragando en 1935.

El VALERIA fue adquirido en 1903 por los hermanos Blanco, de Llanes, quienes lo titularon JOSEFA; en 1917 vuelve a Santander y a la propiedad de Pérez y Cía., y en 1964 nos deja de nuevo al ser comprado por B. Romero, armador de Corcubión. Aún navega este antiquísimo y notable buque.

El último intento naviero de vapor de la antigua casa Roiz de la Parra, bajo la gerencia de D. Isidoro del Campo, fue la compra de dos barcos de

porte: el DOLORES DE LA TORRE y el MARÍA LUISA, que pasaron fugazmente por la matrícula.

El DOLORES DE LA TORRE era un buque construido en Flensburg, Alemania, en 1892 para la Hamburg Pacific Linie, de Adolph Kirstein, con el nombre de VOLUMNIA. Tenía 2.860 toneladas de registro bruto y 3.500 de peso muerto, con 98 metros de eslora, 12 de manga y 7 de puntal. En 1900 pasa a la Deutsche Kosmos, siempre bajo pabellón alemán y en 1912 a la Durban Whaling, de Natal, ya con bandera británica; bajo estos mismos colores fue de la Salvesen de 1915 a 1920, llevando el nombre de PENTAUR desde 1900. Así pues, desde 1912, fue buque auxiliar de las grandes flotas balleneras que operaban en aguas del Atlántico Sur, y por ello poseía unos grandes tanques para transporte de aceite de ballena en la bodega n.º 4.

Fue adquirido por D. Álvaro de Moutas y Meras, asturiano y sobrino de D. Isidoro, quien con el capitán D. Alfonso de Azcoaga era quien regentaba propiamente el negocio de los barcos, tradicional un día, de la vieja casa Roiz de la Parra. Llegó a Santander, el 20 de febrero de 1921 con carbón; de aquí fue a Euskalduna para arrancar y quitar al soplete los restos de su antiguo pasado ballenero y militar, pues aún conservaba a popa los emplazamientos de la artillería de que estuvo dotado durante la guerra. De Bilbao volvió a Avilés, en donde carboneó para dar un viaje redondo al Plata. Mandaba el barco D. Isaac Francés, llevando de primer oficial a D. Manuel González del Río y de segundo a D. Félix Landa. Bajaron a Torre Vieja y llenaron las bodegas de sal para Montevideo y Buenos Aires. Tras descargar en este último puerto, el DOLORES fondeó en Riachuelo para esperar la subida de fletes en la zona del Paraná, y tras varios meses de paciencia, fue cerrado a 36 chelines, a cargar en San Lorenzo y Rosario para Londonderry. De regreso hizo escala en Vigo y allí tomó su mando el capitán montañés D. Luis Bengoa.

El 4 de diciembre de 1921 quedó concluido su expediente de abanderramiento. Tras una serie de viajes volvió en abril de 1923 a Santander, en donde quedó fondeado en la bahía en situación de amarre. La titularidad del buque desde 1922 ya estaba a nombre de D. Isidoro del Campo y el 3 de junio de 1924 vuelve a cambiarla para pasar el 1 de julio de 1924 a la lista de artefactos navales. Desde 1923 a 1925 hizo de pontón carbonero en la bahía y en 1925 baja a Cádiz y finalmente va a Barcelona, en donde resulta alcanzado por las bombas de la aviación nacional durante nuestra guerra; fue encontrado semihundido cuando la ciudad fue ocupada por las tropas en enero de 1939.

El MARÍA LUISA era un mercante de 800 toneladas de carga, antigua draga holandesa, que había sido adquirida por el naviero santanderino D. Benito M. Peiró en las postrimerías de la guerra europea, tal y como se detalla en el capítulo reservado a los armadores de dicha época. A prin-

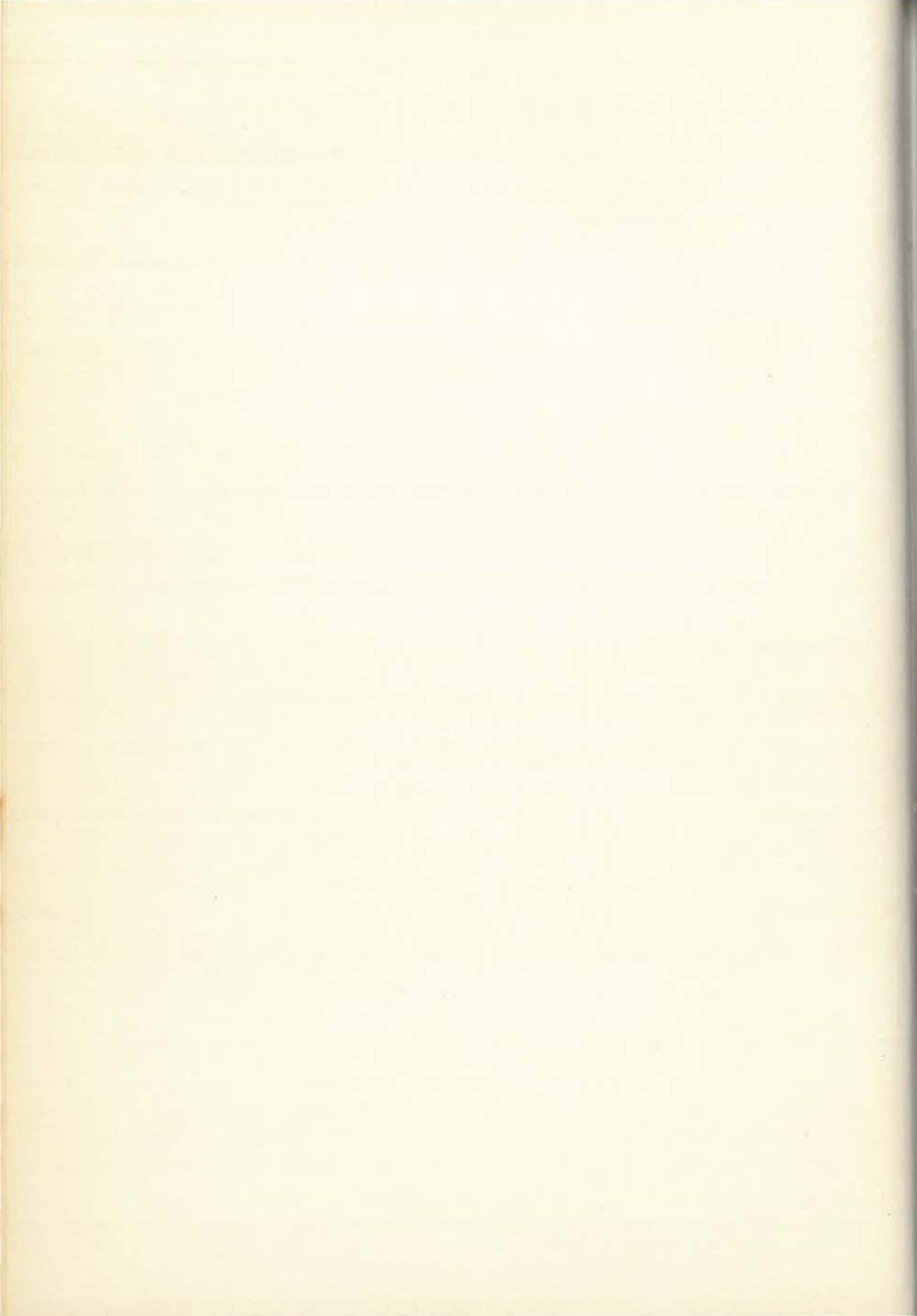
cipios de 1921, D. Álvaro de Moutas entró en conversaciones para comprarlo, cosa que se llevó a efecto en los primeros días de mayo. El día 22 de ese mismo mes, embarrancaba en la playa de Ribadesella, cuando intentaba cruzar la barra y el día 29 hubo que darlo definitivamente por perdido.

* * *

Otras tres casas armadoras, de veleros novecentistas llegan a disponer de algún vapor aislado. La más destacada de todas fue la de los hermanos Torriente, quienes en 1860 tienen en servicio un vapor llamado EVERILDA con nada menos que 605 toneladas de registro. De este buque mixto de vela y vapor, apenas si se conserva rastro alguno, pero sin duda su historial habrá tenido que ser interesante y con paciencia es probable que algún día pueda darse con su pista biográfica completa.

Francisco Díaz aparece hacia el sesenta y tantos como propietario del vapor JOVELLANOS, de 185 toneladas, que se pierde por incendio en 1869.

Finalmente la casa Pérez y García, cuya breve reseña se historia en el capítulo dedicado a los armadores del siglo xx como iniciadora del negocio que culmina con la naviera de D. Ángel Pérez, poseyó también, además de los bergantines TERESA y TERPÍSCORE, el vapor CUCO —muy anterior al remolcador de este nombre propiedad de Dóriga— que se había construido en Inglaterra en 1862; registraba unas 49 toneladas, fue alargado en 1870 y acabó sus días incendiado en aguas de Barcelona, siendo de la propiedad de J. Pedrós.



Vapores montañoses del siglo XIX.—Algunos barcos y pocas noticias

ENTRE la colección de pequeños vapores, que desde mediados de siglo pululan por nuestras aguas, es hoy prácticamente imposible el precisar con exactitud absoluta cuáles de ellos pertenecieron realmente a la matrícula, cuáles, sin estar propiamente registrados en Santander, pertenecieron a la flota local y, en fin, cuáles son los que apareciendo de continuo en nuestro puerto, eran sencillamente visitantes asiduos sin más parentesco con la marina montañesa que su generoso quehacer comercial a través de esta bahía y los demás puertos de la provincia.

La ausencia absoluta de libros de matrícula y el hecho evidente de que entonces ni existía el Registro de Buques, ni los libros registros del Lloyd's comprendían a las flotas extranjeras, ni se había soñado aún en España en publicar una Lista Oficial (que no aparece hasta 1884) hacen difícilísima una labor de investigación seria, teniendo que recurrir por ello a fuentes indirectas y a veces no muy fidedignas por cuanto se refiere a precisión de detalles y matices técnicos.

Así por ejemplo, tenemos la pareja de vapores MARTÍN y HEREDIA que hacen el servicio en 1849 entre El Havre y Santander, y que muy posiblemente procedieron de la matrícula de Málaga. El MARTÍN, en 1854, encontró una fragata náufraga que remolcó hasta la costa de Gijón y luego al querer traerla a Santander perdió el remolque por efecto del fortísimo sudoeste, desapareciendo definitivamente la presa.

En 1859 la línea de carga y viajeros entre Santander y La Habana se hace con dos fragatas a vapor—los primeros mercantes de su clase—que se llaman LA CUBANA y LA MONTAÑESA mandadas por los capitanes

Pradera, Mier y Ondarza; el pasaje en 1.^a cámara costaba 2.800 reales y en sollado 900. Estos dos barcos iniciaban viaje en El Havre en donde tomaban los cargamentos de sedas, cintas, modas de París y sombreros que hacían la delicia de la buena sociedad cubana, criolla y peninsular.

Existe en 1852 un SANTANDER, construido en Inglaterra y que hacía viajes regulares de nuestro puerto a Nantes en carga y pasaje; es casi seguro perteneciera a la matrícula.

En 1860 aparece en la matrícula el vapor CERES, de 225 toneladas, y propiedad de Hijo y Sobrino de Odriozola. Este buque en 1854 participa con el DUQUE DE LA CONQUISTA y el PORVENIR en el salvamento de la HELENA. Antes de 1864 desaparece por completo de nuestras costas.

Indudablemente pasan por la matrícula antes de 1870 los vapores MINERVA de 404 toneladas y CASTILLA de 200.

Y salvo la copiosa legión de correillos costeros de que hablaremos enseguida, se llega a fin del siglo sin alza real alguna en la matrícula de vapores, con excepción de los costeros MARÍA GERTRUDIS y MARÍA DEL CARMEN, de que se hablará en el capítulo dedicado a las navieras del cabotaje, del MÉXICO, el HERNANI, el FERNÁNDEZ SANZ, el COTOLINO de Castro y el ARDANAZ.

El MÉXICO, era un vaporcito de 120 toneladas de carga construido en 1887 para el armador asturiano Manuel Romano, de Llanes, y se dedicó hasta la llegada del Ferrocarril Cantábrico, a dar servicio desde Santander a aquella villa. En 1910 se vende a Juan Fernández, de Navia.

El HERNANI era un barco de bastante porte, con 420 toneladas de registro y construido en 1873 en Port Glasgow para el antiguo capitán José Pedrós, establecido como armador en Bayona de Francia, quien tuvo una lucida flota de vapores tales como el BAYONÉS, el CANTABRIA, el CUCO, el GALICIA y el NORTE además de este HERNANI que medía 49 metros de eslora por 7,4 de manga. En 1907 fue baja en la matrícula pasando a la de Bilbao y a la propiedad del armador coruñés Dionisio Tejero. En 1918 lo compra la fábrica de gas de San Sebastián para su suministro de carbón asturiano y así navega años y años hasta que se desguazó en 1938, no sin antes haber prestado un especialísimo servicio de guerra durante la civil española, puesto que actuó de abastecedor y depósito flotante de carbón en Rivadeo para la flotilla de bous armados de la marina de guerra nacional en aquella base.

Las incidencias del COTOLINO se relatan en la parte reservada a los barcos de Castro y las variadas del ARDANAZ en el capítulo destinado a las navieras bilbaíno-montañesas y en concreto a la Vasco-Cantábrica de Navegación.

El FERNÁNDEZ SANZ era de 182 toneladas de registro y había sido construido en 1875 en Port Glasgow por Blackwoods para la firma Fer-

nández Saenz y Cía., de San Sebastián. Sin embargo, el vapor se matriculó en Santander. Era de hierro, con 39,7 metros de eslora y 5,75 de manga, la máquina de dos cilindros. En 1900 pasa a la matrícula de San Sebastián bajo la propiedad de Aurrecoechea con el nombre de DONOSTIA, y en 1915 pasa a la de Carbones Asturianos con matrícula de Bilbao y el nombre de CIAÑO. Desde 1917 a 1936, año de su baja definitiva, perteneció al armador malagueño Luis Vives.

Pertenecientes a la matrícula bilbaína con base conjunta en los dos puertos, registramos entre otros, los siguientes vapores costeros de cabotaje, en el último cuarto de siglo, ninguno de los cuales consigue rebasar la centuria: PROVENZAL, NEGRITO, GURIEZO y MAGDALENA-VICENTA.

El PROVENZAL era de 267 toneladas de registro, 42 metros de eslora y unas 500 toneladas de carga útil; de construcción inglesa y de tres palos. Perteneció en sus últimos años a los armadores Alarcón de Bilbao y Echegaray de Santander. Participó como transporte durante la última guerra carlista y se perdió el 10 de agosto de 1883 en las proximidades de Santoña cuando navegaba desde Bilbao a nuestro puerto.

El NEGRITO viajaba entre Santander y los puertos franceses próximos. El 10 de julio de 1874, estando en Santander, fue capturado a su bordo un comandante del ejército carlista que viajaba disfrazado, como espía; a los veinte días, el NEGRITO se perdía sin víctimas en un viaje de Socoa a Santander.

El GURIEZO, de 83 toneladas, construido en 1873, se hizo igualmente famoso en aquella campaña. Hacía de correo oficial entre Santander y Castro Urdiales, que era plaza avanzada del ejército liberal. Se hundió en aquellas aguas el 15 de febrero de 1874; fue reflotado, traído a Santander, reparado y blindado con cadenas, a fin de proseguir en sus arriesgadas misiones de guerra. Perteneció a D. José M.^a Ybarra y después a D. Ramón de la Sota, bajo cuyo dominio se perdió por explosión de la caldera, en 1885. Fue el primer barco que poseyó este importante armador.

El MAGDALENA-VICENTA era de Román de Anduiza y pasó toda su vida entre Bilbao y Santander, moviendo mercancías; era de 137 toneladas de arqueo y había sido construido en South Shields en 1873. Participó también de forma destacada como transporte de guerra en la campaña del norte, durante los años 1873 a 1875.

Teodoro de Maruri, oriundo de Rmales, tuvo varios vapores de cabotaje matriculados en Bilbao que hacían servicio regular con nuestro puerto, tales como el FOMENTO, el PELAYO y el PROGRESO.

El FOMENTO y el PROGRESO pasaron después a la flota de García, matriculándose en Santander.

Maruri tuvo también otro vapor, el Río FORMOSO, de hierro y 169 toneladas construido en 1870 en Liverpool. Con su mismo nombre fue inglés, de G. F. Fisher primero; de Summers & Sons. después, y en 1903

al fin, lo compra Luis de Maruri y lo matricula en Bilbao. En 1906 pasa a Santander y en marzo de 1909 es baja por naufragio.

Y aún cabría traer al recuerdo otros vapores de porte parecido y semejante historia, tales como el MARÍA ISASI, el PRIMERO DE ESPAÑA, etcétera, pero el relato habría de alargarse con exceso.

Los correos de Bilbao.—Su origen y su muerte

LOS contactos humanos—sociales y comerciales—, entre Bilbao y Santander, eran, como es lógico, muy importantes durante todo el siglo XIX; las guerras carlistas que pusieron la frontera entre ambas provincias, no sólo no consiguieron romper este natural enlace, sino que por el contrario, por a misma fuerza de la acción de las armas, con el remanso de la paz, se acrecentaron aún más las relaciones entre ambos puertos, sus escritorios, sus armadores y sus flotas, no sin la pimienta de la rivalidad vecina cuando ambos núcleos de población estaban bien paralelos en potencia económica y riqueza.

Las dificultades geográficas del terreno con su dureza y el cruce del Asón a medio camino, eran un obstáculo serio para el mantenimiento de comunicaciones terrestres—por diligencia—, rápidas y cómodas. Por eso la llegada de la navegación a vapor vino a ser la gran solución al problema e inmediatamente se establecen con ella, líneas de vapores con servicio regular a diario entre ambos puertos.

El primer vaporcito de pasajeros de ese tráfico es posiblemente el MALIAÑO, del que no se conservan detalles; sustituyó a los quechemarines DESEADO y CORREO DE BILBAO y él a su vez fue sustituido en 1856 por el SANTANDER-BILBAO, que era un barco de hélice, que inauguró sus servicios el 13 de noviembre, haciendo el viaje de estreno en cuatro horas con 47 pasajeros, que según dice el diario bilbaíno *Irurac-Bat*, «llegaron muy satisfechos». Mandaba el barco el capitán D. Ramón de la Mar, de célebre historial en la gran familia náutica bilbaína.

Este barco, el 10 de agosto de 1858, en viaje de Santander para Bilbao con 75 pasajeros, tocó en el bajo de Rompetimones, en las proximidades de Cabo Quejo. Con el barco casi inundado, consiguió su capitán

llegar hasta Punta Garfanta, varando sobre la costa; al arriar los botes se produce el inevitable pánico entre los pasajeros, vuelca una de las embarcaciones, y perecen 14 viajeros. El 17 de agosto al fin se consigue reflotar el buque y cuando el remolcador BILBAO lo llevaba con la ayuda de dos gabarrones, se fue a pique el SANTANDER-BILBAO repentinamente llevando consigo una de estas embarcaciones. Se perdió totalmente.

Compañeros del SANTANDER-BILBAO eran el VIZCAÍNO-MONTAÑÉS y el NERVIÓN, construídos todos ellos en Glasgow por Wingate.

El VIZCAÍNO-MONTAÑÉS era de casco de madera y proa de violín, de 143 toneladas con 135'5 pies de eslora y con una chimenea larguísima y propulsión a paletas. Duró muchos años este barco hasta que el 21 de enero de 1886 le explotó la caldera en Sestao. El 1.º de agosto de 1858 fue a Gijón a presenciar la llegada de la Reina Isabel. Con el paso de los años se convirtió en gabarra y hasta hace no muchos navegaba por la ría con el nombre de VIZCAÍNO, convertido en barco-grúa.

En 1858 hacen el servicio los correíllos TOGA, SIMEÓN y BIDASOA, llegando hasta Bayona y Coruña además del VIZCAÍNO-MONTAÑÉS, el SANTANDER-BILBAO y el DUQUE DE LA CONQUISTA que se limitaban al trayecto entre Bilbao y Santander exclusivamente. El TOGA, el CÁDIZ y el SIMEÓN pertenecieron a José Joaquín del Castillo y estaban positivamente matriculados en Santander. El TOGA era de 180 toneladas, a hélice; lo mandaba el capitán Villamazares y duró en servicio hasta 1870 en que se vende a Huerta y Cabrero, y toma su mando el capitán Pedrós. En 1874 es de Cabrero y Gómez con el nombre de CANTABRIA y pasa a la matrícula de La Coruña. El CÁDIZ era de 290 toneladas y pasó en 1870 a la matrícula de Gijón y el SIMEÓN de 96.

En 1866 los correos de Antonio López que salían de Cádiz para América, enlazaban con nuestro puerto a través de la línea Peninsular de Paquetes de Vapor, formada por el MONARCA, el NON PLUS ULTRA, el APÓSTOL, el VENCEDOR DE ÁFRICA, el BUENAVENTURA, el CAPRICHO y el PERSEVERANCIA; tocaban también en San Vicente de la Barquera y cobraban 50 pesos fuertes por el pasaje corrido, incluida la manutención. Estos buques estaban matriculados en Cádiz.

En este mismo año de 1866, los aficionados santanderinos van a las corridas a Bilbao gracias a un servicio especial que montan los correíllos PELAYO, NERVIÓN y VIZCAÍNO-MONTAÑÉS. El PELAYO llegó en estreno a Bilbao el 10 de marzo de 1859 y prestó servicios durante muchos años; el NERVIÓN se dedicó preferentemente al servicio de Bilbao a Portugalete.

En los días de la guerra carlista, el gallito de la línea era el DÁVILA, de Pedro de la Colina, el cual anunciaba en la prensa local que si algún pasajero llegaba a Bilbao en el VIZCAÍNO, en el PELAYO o en el OSCAR (que, claro está, eran sus competidores) antes que los que llevaba el DÁVILA, les devolvería el dinero de su pasaje íntegramente. El 17 de

diciembre de 1873 embarrancó en la vuelta de Olaveaga al salir a Bilbao y el DÁVILA fue atacado por los carlistas causándole una porción de bajas y averías. Este barco ya había naufragado en la ría anteriormente el 22 de febrero de 1870.

En 1875 se adjudica en concurso el servicio de correos entre Santander y Bilbao a la firma Sampelayo, que pone en línea los vaporcitos: HÉCTOR, PELAYO, VIZCAÍNO-MONTAÑÉS y FOMENTO.

En 1880 sólo se mantienen en servicio el VIZCAÍNO-MONTAÑÉS y el PELAYO, que ahora son de la firma Maruri, que cobra sólo 20 pesetas por ida y vuelta en 1.ª clase y 12 en popa; llegaban en la ría hasta el muelle del Arenal. En este mismo año se registra la pérdida del correílllo PORTUGALETE, en las proximidades de Santoña; venía a remolque del VIZCAÍNO y se hundió el 8 de junio a las 6 de la tarde; era de 118 toneladas, casco de hierro y había sido construido en North Shields en 1871.

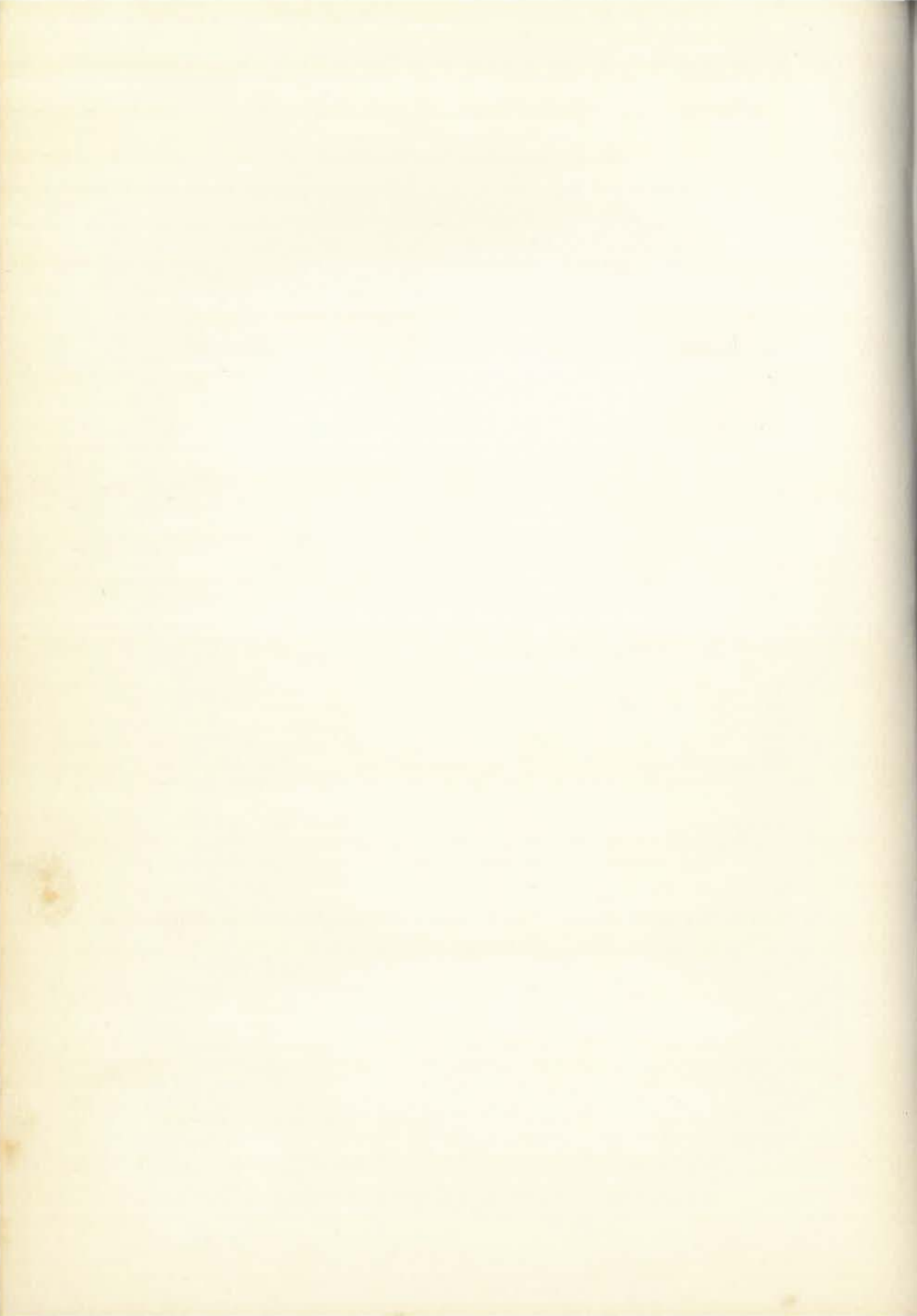
En 1886 se produce la explosión del VIZCAÍNO-MONTAÑÉS y quedan en servicio el PELAYO, el PROGRESO y el UGARTE N.º 1, todos de Maruri, y cobran 15 pesetas el pasaje de popa y 10 el de proa.

Para reponer la pérdida del veterano VIZCAÍNO, la Cía. Cantábrica de Navegación de Santander a Bilbao, encarga en astilleros de Newport un barco de 240 toneladas que llama EXPRESS, capaz para 360 pasajeros, que el 10 de julio de 1888 entra en servicio causando sensación. Al año siguiente este vapor hacía el servicio alterno.

En 1892 dan servicio los remolcadores RODAS y EL SIGLO, y los vapores UGARTE N.º 1 y PROGRESO. El RODAS vino a Santander con varios concejales bilbaínos y material de auxilio cuando la catástrofe del CABO MACHICHACO. En 1896 fueron todos ellos sustituidos por el BILBAO y EL SIGLO, únicamente cobrando 8 pesetas en 1.ª clase y 5 en 2.ª; el BILBAO era un remolcador de Aznar de dos chimeneas y de ruedas, que se perdió años después convertido en yate, y EL SIGLO era un antiguo remolcador de la Compañía Carranza, también de ruedas, y con casco de madera.

La llegada del ferrocarril de Santander a Bilbao acabó completamente con el negocio de los vaporcitos de pasaje. No era ningún viaje de recreo el trayecto de tres horas, en pleno Cantábrico, las más de las veces con marejadas, sin comodidades y casi sin espacio ni para marearse con algún desahogo. Pero así fueron los viajes a Bilbao hace poco más de setenta años, y esos fueron los barcos, casi de juguete, que se atrevieron valientemente con el negocio y lo sacaron adelante.





La matrícula de circunstancias.—Barcos de paso.—Las navieras anglo-bilbaínas y su matrícula santanderina.—La Puertorriqueña, La Flecha, Serra, La Bandera Española y Larrínaga.—Trasatlánticos fugaces: los barcos del Marqués de Campo y los transportes de Trasatlántica.—La matrícula por construcción

A veces sin conexión alguna con la vida económica del puerto, se da con alguna frecuencia, la matriculación de circunstancias de buques propiedad de armadores del interior o de otras poblaciones. Estos buques son lógicamente altas en la matrícula, la cual, en algunos casos, conservan años y años. Si estos armadores tienen su base en otro puerto, lo corriente es que se efectúe el traslado de matrícula de sus buques al mismo, pero no así cuando la gerencia de su flota radica en el interior del país—Madrid—en cuyo caso les es indiferente el que el buque largue contraseña de cualquiera de las provincias marítimas españolas.

A lo largo de más de un siglo el fenómeno de la matriculación de circunstancias ha obedecido a diversas razones. En los tiempos en que no existía en España industria alguna de construcción naval de buques a vapor, la flota mercante nacional se nutría de importación, en su gran mayoría de origen británico. Estos buques, de primera o segunda mano, llegaban con pasavante provisional extendido por el cónsul español del puerto de compra y al tocar en el primer puerto español efectuaban su abanderamiento y correspondiente matriculación. Es evidente, que procediendo la inmensa mayoría de astilleros y puertos británicos o norteyuropeos, la recalada de estos buques importados se hiciese sobre poblaciones cantábricas y en la segunda mitad del siglo XIX, el puerto más importante,

no ya desde un punto de vista estrictamente comercial, sino también desde el no menos importante de sus condiciones geográficas, era el de Santander (Bilbao, no había construido su puerto exterior, ni existía el Musel). De aquí el que la gran mayoría de estos buques llegaban a Santander y aquí se matriculaban, si bien prácticamente todos ellos emigraban a poco a los asientos de las escribanías de Marina de Bilbao y Gijón, puesto que las flotas de vapores novecentistas de estas dos provincias limítrofes, eran positivamente mucho más importantes que la muy menguada de esta clase de buques que se mantenía en Santander.

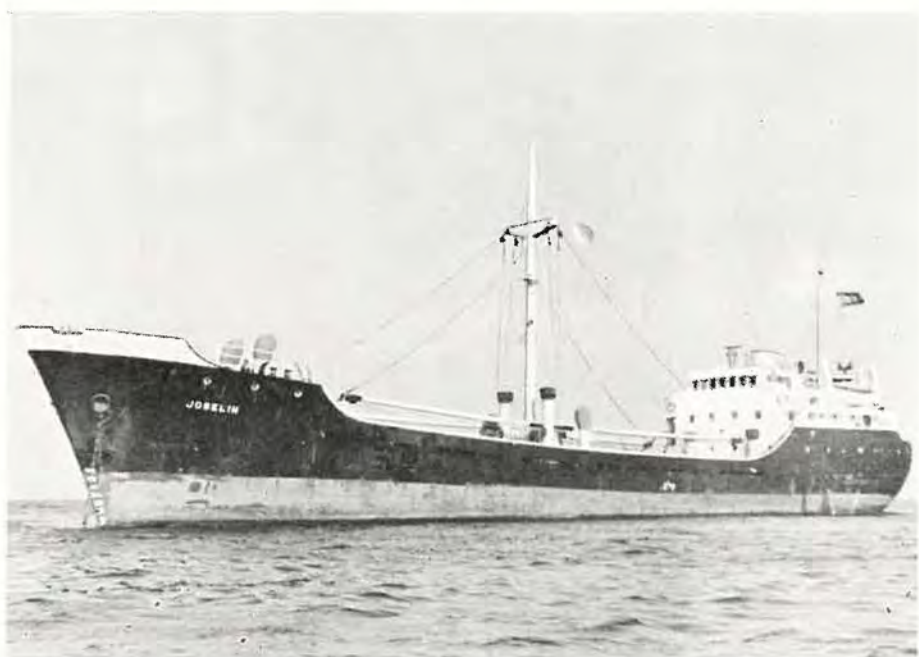
Así nos encontramos una lista importante de unidades de primer orden pertenecientes a navieros no santanderinos que aparecen fugazmente con el nombre de nuestra ciudad en la estampa de popa. Trasatlántica, el Marqués de Campo, La Bandera Española, Larrinaga, etc., como vamos a ver enseguida, abanderan bastantes barcos por una u otra razón en Santander, pero fundamentalmente porque era lo lógico y natural, máxime si los tales buques, por su considerable porte y calado no podían tener acceso a los puertos vecinos en su viaje inaugural.

Modernamente en nuestros días es causa primordial de estas matriculaciones sin carácter, el hecho de la construcción de buques en nuestros astilleros. Estas unidades que nacen al borde de la bahía, mantienen no pocas veces la provincialidad de su partida, impuesta en principio por razones de orden jurídico-administrativo y que luego no alteran por simple comodidad.

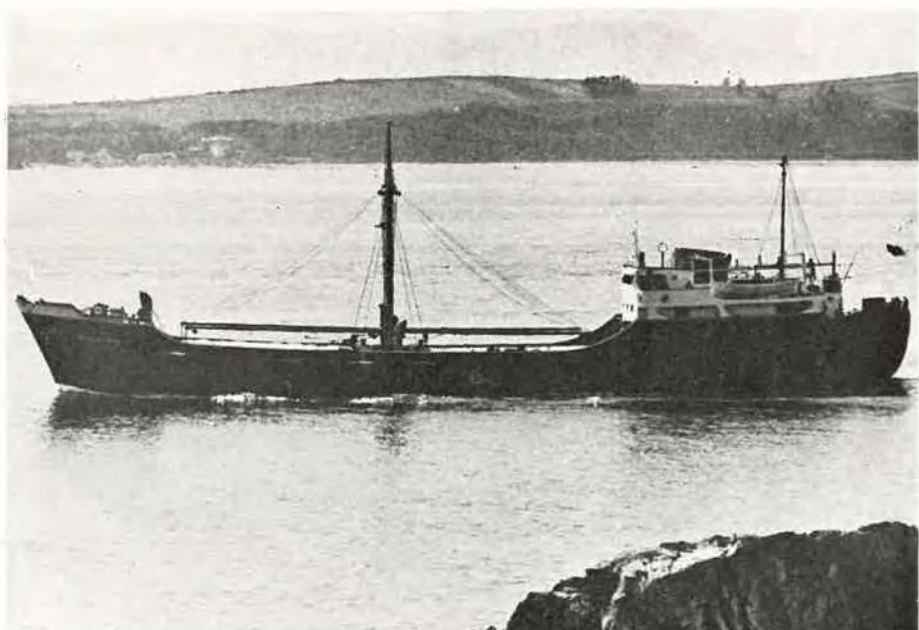
Pueden establecerse tres épocas cronológicamente bien definidas en la historia de nuestra matrícula, en las que los abanderamientos definitivos en Santander, se producen con reiteración y por razones bien precisas. La primera corresponde a los comienzos serios de la navegación a vapor, cuando ésta irrumpe ya en clara favorita no sólo en el tráfico de cabotaje sino en el de gran cabotaje por toda Europa. Se extiende desde 1860 a 1880. Los barcos que vinieron a abanderarse a Santander, lo hacen por diversos motivos, según vamos a ver y pertenecen a muy diferentes clases de armadores forasteros, que adquieren sus vapores en el extranjero.

La segunda etapa que se extiende aproximadamente desde 1880 a 1899 responde, casi sin excepción, al fenómeno económico del nacimiento de las importantísimas navieras anglo-bilbaínas, de capital mixto, con buques trasatlánticos de primera categoría, con los que mantuvieron servicios regulares desde Inglaterra y Francia a las Antillas españolas con única escala en Santander.

La última etapa se refiere a las construcciones realizadas en San Martín y el Astillero principalmente, y abarca con alguna importancia desde 1940 a nuestros días, sin olvidar etapas anteriores menores, como las de post-guerra (primera mundial) en Requejada, Santoña y en las mismas riberas de San Martín y Astillero.



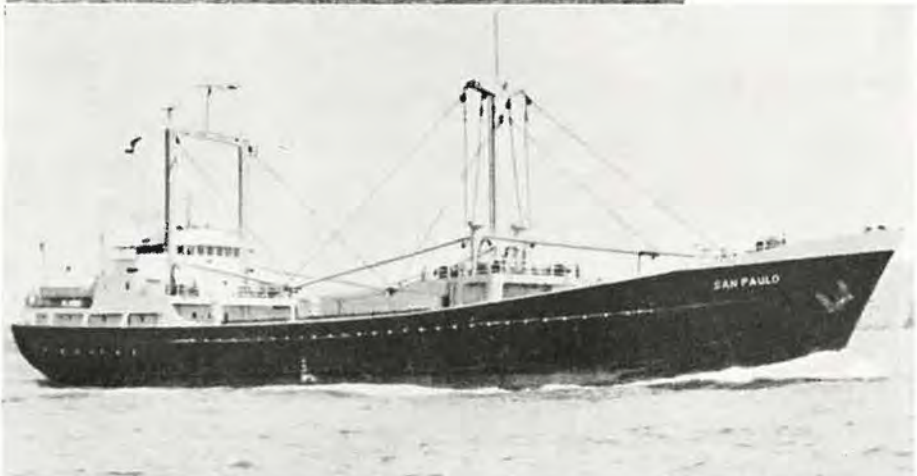
El JOSELÍN, construido por los astilleros de Corcho, en San Martín, en 1957



El MIGUELÍN POMBO, construido en Santander en 1957 con su gemelo el JOSELÍN.
Es de 992 toneladas R. B. y 1.400 de carga



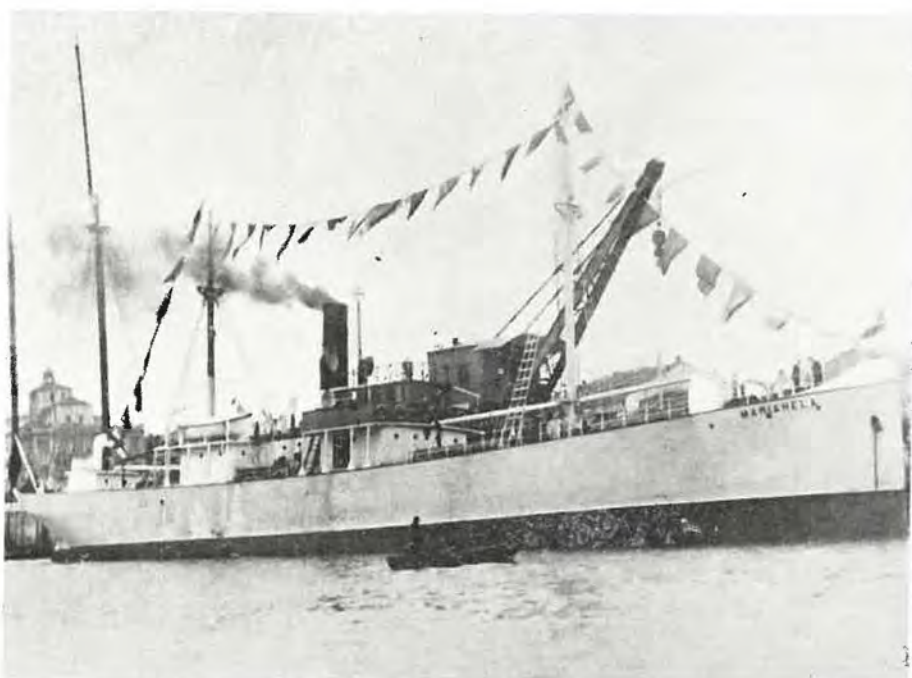
Últimos momentos
del petrolero CAM-
PEADOR, de la ma-
trícula de Santan-
der y de diez mil
toneladas, hundido
en las costas de Ar-
gel el 11 de agosto
de 1937 en acción
de guerra



Motonave SAN PAULO, del armador Pombo Romero-Robledo, construída en
El Ferrol del Caudillo en 1964



El petrolero de CAMPSA CAMPECHANO, de 4.722 toneladas R. B., que se matriculó en Santander en 1941,
entrando en la bahía



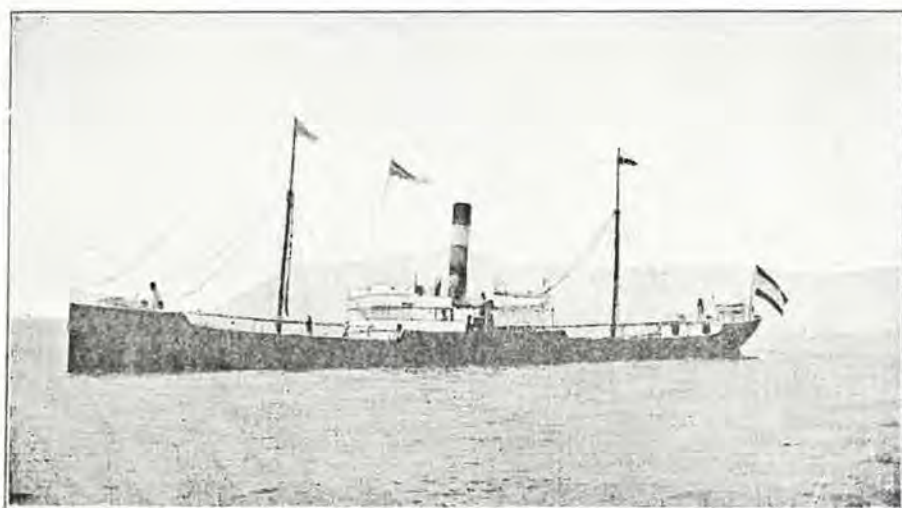
El segundo MARIANELA, de López-Dóriga, construido en Bilbao en 1918. Tenía 760 toneladas y se hundió en el Canal de Bristol el 13 de septiembre de 1921



El MECHELÍN, segundo vapor de este nombre que perteneció a López-Dóriga. Se construyó en Bilbao en 1917. Pasó en 1926 a la flota de Vapores Costeros y tomó el nombre de MARTA JUNQUERA



Real Patente de Navegación del legendario mercante montañés PEÑA RocfAs,
firmada por la Reina Regente D.^a María Cristina el 20 de noviembre de 1899



COMPAÑÍA SANTANDERINA DE NAVEGACIÓN

SANTANDER

FLOTA ACTUAL DE LA COMPAÑÍA

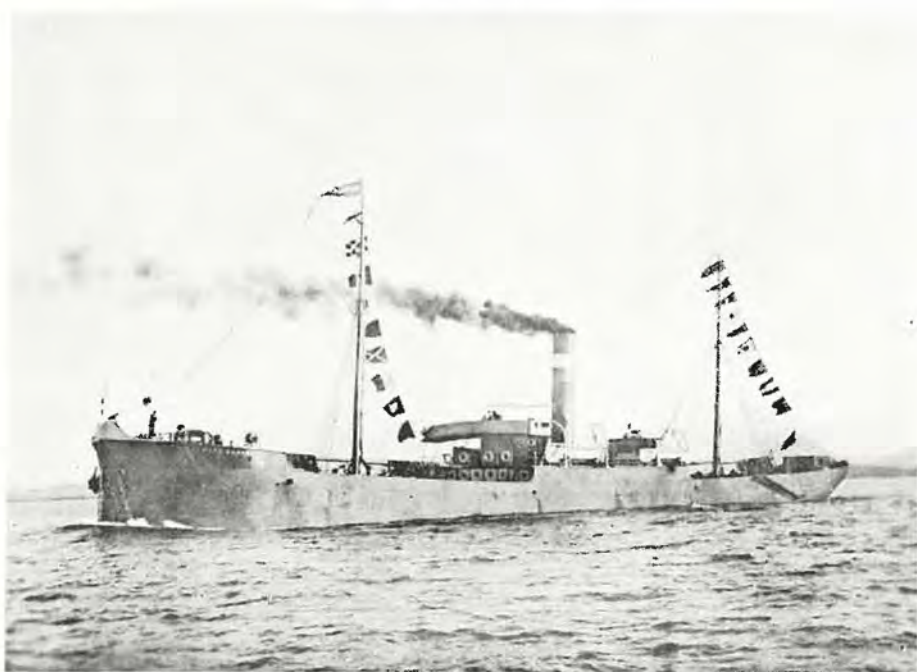
Peña Rocías	2.500 toneladas de carga.		
Peña Angustina. . .	2.600	"	"
Peña Cabarga.....	2.700	"	"
Peña Castillo	2.700	"	"
Peña Sagra.....	2.700	"	"

DIRECCIÓN-GERENCIA

MENDEZ NÚÑEZ, 15, 1.º

SANTANDER

La flota de la Santanderina de Navegación en 1900. El buque que aparece en el anuncio es el PEÑA SAGRA



El vapor PEÑA CABARGA, primera unidad de la Santanderina, el día de su abanderamiento en Santander. Tenía 2.500 toneladas y fue construido en 1897 en Escocia. Aún navega en la actualidad con el nombre de LLUSANÉS



El PEÑA LABRA, último vapor de la Santanderina, adquirido en 1923 y desgastado en 1933

El controlar perfectamente estas matriculaciones temporales, resulta imposible, dada la ausencia casi total de registros del XIX y sobre todo, cuando el período de matriculación es brevísimo, como ocurre en la gran mayoría de los casos. Si un buque permanecía dos o tres meses en la matrícula, es seguro que no aparece en ninguna relación o registro con la fugaz matrícula de Santander, sino con la que luego llevó durante el resto de su vida.

Claro está, que por la misma provisionalidad del hecho, no es de importancia en un trabajo histórico riguroso, el mencionar estas «transeúntes» que muchas veces poco pueden decir o significar en la marcha de nuestra marina local, al compás de los tiempos. Son más bien episodios anecdóticos, que, al menos en conjunto, no deben pasar ignorados pero que tampoco merecen la meticulosidad de un hondo examen biográfico o económico.

* * *

Eligiendo algunos significativos ejemplos de buques correspondientes al primer período citado, nos encontramos con el ARGÜELLES, el MARQUÉS DE NÚÑEZ, el PEDRO J. PIDAL, el MÉNDEZ NÚÑEZ, el PAZ y el MANUELITA Y MARÍA.

El ARGÜELLES se matriculó en 1869 y era un barco de alguna importancia, con 345 toneladas de registro; se construyó en 1858 en Inglaterra con el nombre de CASTILLA. Se mantuvo registrado en Santander hasta 1873 aproximadamente y después desaparece por completo sin dejar rastro.

La pareja MARQUÉS DE NÚÑEZ y PEDRO J. PIDAL son los primeros vapores de gran categoría que se inscribieron en la vieja capitania del puerto, si bien es verdad que por muy poco tiempo. Eran dos grandes vapores gemelos, contruídos en Sunderland por Pile para el notable armador gijonés Oscar Olavarría, que poseía vapores desde 1866. Los encargó para hacer la competencia a los trasatlánticos de Antonio López y formó con ellos la Línea de Vapores Españoles Trasatlánticos de Olavarría, para unir los puertos del Cantábrico y Galicia con La Habana. Eran dos barcos grandes, de 2.100 toneladas de registro y 3.500 de desplazamiento, cifra respetabilísima para aquella época; tenían 90,64 metros de eslora, 10,84 de manga y 7,57 de puntal; llevaban 114 pasajeros en tres clases y además la extraordinaria novedad de poseer *un* cuarto de baño. Tenían tres palos, una chimenea y proa de violín; máquina de vapor de dos cilindros, una hélice, 1.100 caballos y casco de hierro. Se entregan en junio de 1873 y fueron sus capitanes D. Pedro Sagre en el PIDAL y D. Florencio Belaúnde en el NÚÑEZ. En la campaña del norte

prestaron servicios a la causa liberal, transportando tropas entre Santander, Santoña y Castro Urdiales.

No dieron muchos viajes a Cuba con matrícula santanderina y contraseña asturiana, porque en 1875 fueron comprados precisamente por el propio Antonio López, integrándose en su flota con los nombres de CORUÑA y GIJÓN. El PIDAL, salió ya comprado de Santander a Cádiz el 18 de marzo de 1875 y el NÚÑEZ algo antes; en Cádiz izaron la bandera azul de López (2).

El MÉNDEZ NÚÑEZ era un vaporcito de 250 toneladas que se entregó en 1874 con el nombre de PRINCESS ALICE o PRINCESA; se había construído en Aberdeen en 1856 y era de madera, con 28 metros de eslora. Durante la guerra carlista actuó constantemente bajo las órdenes del mando liberal, prestando servicios de transporte de tropas, heridos, prisioneros y material por todo el Cantábrico.

Entre otros episodios en los que aparece este barco en la campaña, destaca el transporte que hizo de Santander a San Sebastián el 27 de diciembre de 1875. El PRINCESA condujo a su bordo al General Moriones, todo su Estado Mayor, y los generales Quadros y Catalán, cuatro Brigadieres, un batallón de Infantería de Marina, una sección de Ingenieros y gran cantidad de heno ¡todo en un solo viaje!, lo que realmente es inconcebible en un zueco de 28 metros de eslora y 8,22 de manga. El 27 de junio de 1874 se detuvo a su bordo en Santander a un coronel carlista. Era su dueño el capitán y armador J. Pedrós. Cambió luego de nombre, siendo propiedad del armador de Barcelona Andrés Baratau.

El PAZ es un barco de 776 toneladas de arqueo que se construyó en Sunderland para E. Lund, armador noruego importador de bacalao y establecido en Bilbao. Es de 110 caballos, casco de hierro, de 66 metros de eslora, 8,45 de manga y 3,9 de puntal; pasa luego a propiedad de Eusebio García Larrañaga de Bilbao, pero bajo la matrícula santanderina y finalmente con el nombre de ANSELMO pasa a la flota de Olavarría en Gijón. Se perdió el 3 de noviembre de 1910 en la ría de Arosa (Villagarcía) en uno de sus viajes de cabotaje con carga general cuando navegaba cerrado en niebla.

El MANUELITA Y MARÍA, puede en realidad ser considerado como un auténtico vapor santanderino, porque si bien su armamento estaba establecido en La Habana, correspondía a la montañésísima empresa de D. Ramón Herrera, Conde de la Mortera, cuya historia se refiere en otro capítulo. Este vapor MANUELITA Y MARÍA, estuvo, por excepción en su flota, matriculado siempre en Santander. Era de 1.092 toneladas de arqueo, construído en Sunderland en 1876, de hierro, y vino directo desde

(2) Las incidencias principales y el fin de estos barcos se relata en el capítulo que contiene el resumen histórico de la Compañía Trasatlántica.

los astilleros a nuestro puerto a abanderarse y hacer tripulación montañesa, continuando a Cuba.

Hay en este período un buque muy importante cuya matriculación santanderina se extiende desde su construcción en 1872 hasta 1882 en que pasa a la de Bilbao. Se trata del PUERTO RICO, que con el NUEVO PONCE y el BORINQUEN se adelantó varios años a sus compañeros de flota y de los que conjuntamente, vamos a hablar a continuación.

* * *

El desarrollo económico de las provincias ultramarinas de carácter insular y al mismo tiempo cosmopolita, elevaba el nivel de vida de nuestros indianos acaudalados y nuestros funcionarios. Y las antiguas colonias, desde mediados de siglo, eran un pozo sin fondo para devorar las novedades europeas en el vestir, y en el vivir, que inundaban las islas de Cuba y Puerto Rico. Al lado de esta copiosa y exigente demanda en los artículos de lujo y consumo, el progreso agrícola de las islas, el nacimiento de industrias en torno a los cultivos y el comercio floreciente con Norteamérica fueron las causas decisivas para la aparición del fenómeno económico de las navieras anglo-bilbaínas, de excepcional importancia en la moderna historia marítima española y que llenan los últimos años del siglo pasado de forma aplastante.

Las provincias antillanas absorbían hombres de la emigración, absorbían tropas y funcionarios públicos, absorbían toda la producción de harina de Castilla y sobre todo absorbían cuanto las llegara de los mercados de París y Bruselas, de las factorías de Manchester y Birmingham, y de Hamburgo y Colonia. En resumen: Cuba y Puerto Rico, políticamente tambaleantes, con sus graves desequilibrios sociales, sus monocultivos, su rastro de esclavitud negra y su economía aparentemente artificiosa y mal soportada por la metrópoli, constituyeron durante cuatro lustros uno de los focos locales de tráfico naviero floreciente, generosamente cotizado en la bolsa de Londres.

Pero este tráfico no estaba libre. La legislación española establecía el llamado derecho preferencial para las mercancías que navegaran bajo pabellón español, según lo cual las importaciones se veían desgravadas de arancel siempre que vinieran transportadas en barco español. Es decir, que los cargamentos llegados en barcos extranjeros resultaban más caros y por lo tanto automáticamente quedaban descalificados en el juego comercial de la oferta y la demanda.

Por si esto fuera poco, el tráfico entre puertos españoles y cubanos o portorriqueños, era considerado cabotaje (navegación entre puertos

españoles) y reservado por lo tanto en exclusiva a nuestra flota mercante.

Con este panorama poco o nada tenían que hacer las marinas comerciales extranjeras en este tráfico. Pero en este mundo todo tiene su arreglo. Se constituyen unas sociedades españolas de fuerte participación mayoritaria británica en algunos casos, y con otros socios españoles que fueron en su mayoría bilbaínos y algunos montañeses establecidos o conectados con los medios marítimos ingleses, preferentemente en Liverpool. Estas navieras anglo-bilbaínas encargaban sus buques—estupendos buques—a astilleros británicos; los abanderaban en Santander por lo general y luego pasaban la matrícula al domicilio de Bilbao para beneficiarse de las especiales circunstancias fiscales de aquella plaza. Así pues, los barcos quedaban bilbaínos, aunque los más de ellos no conocían ni de lejos el Abra; se tripulaban con oficialidad y capitán vascos y en torno a Santander desarrollaban su principal actividad comercial española, ya que era nuestro puerto la primera y bastante tiempo única escala en el país, que hacían antes de partir para las Américas.

Hay un momento en la última década en que puede decirse que toda la flota de vapor española de algún valor, pertenece a estos grupos navieros, si exceptuamos algunas líneas de pasaje catalanas y una selecta minoría del cabotaje nacional. Los barcos anglo-bilbaínos, de cuatro palos, a veces con tonelajes de más de tres mil *moorson* y servicios muy bien atendidos, forman una élite envidiable bien administrada y con una aguda visión vasco-británica del negocio naviero. A Santander le dieron excepcional impulso; porque si bien los dividendos quedaban en su mayor parte de Liendo hacia el este o hacia el norte, las consignaciones de estas notables líneas en nuestro puerto, fueron un muy saneado negocio que dio vida a la ciudad y a sus gentes.

Y a este respecto, es curiosa la pugna exhibicionista de numerario de que hacen gala los escritorios consignatarios de Santander. La llegada para el abanderamiento de estos barcos, traía consigo las operaciones oficiales de arqueo del buque y el consiguiente pago de los derechos arancelarios a la importación del mismo. Esta cifra era siempre muy fuerte y solamente podían asumirla de golpe, en representación de sus navieros, aquellos consignatarios de muy sólida y acreditada bolsa. Pero como los cargos políticos de senadores y diputados y concejales, a la moda de entonces, se cotizaban electoralmente en función de la potencia de sus respectivas economías, es curioso observar cómo de la llegada de esos buques, consignados a hombres de pro, comerciantes con escritorio en el Muelle y aspiraciones públicas, la noticia que más destaca en las gacetillas de la prensa local es, con gran retintín, el dinero que cada consignatario adelantaba al fisco para pagar los derechos de abanderamiento del nuevo buque y de que luego le respondía el armador.

Las importantes navieras anglo-bilbaínas fueron el consorcio formado por la Compañía de Navegación La Flecha y la Línea Serra; La Bandera Española; La Puertorriqueña y, con otro carácter, la de Larrínaga.

La Puertorriqueña, a la que pertenecía el PUERTO RICO, del que poco antes se ha hablado, era una empresa netamente británica en su origen, del armador de Liverpool, Forman, después, Forman & Glenn y finalmente White Forman & Co. La parte española estaba representada por el bilbaíno D. Dionisio Tomás de Eizaga. Llevaban los buques de esta empresa chimeneas negras con un zuncho con los colores de la antigua bandera mercante española, al igual que los barcos de Larrínaga. La empresa oficialmente se llamaba Vapores Correos de Puerto Rico, pero comercial y familiarmente se llamó siempre La Puertorriqueña. La consignó en Santander la casa Yllera, hasta su disolución que tuvo lugar el 30 de mayo de 1891, para integrarse en el consorcio Serra con los cinco barcos de que entonces disponía. Esta fusión sin embargo, no perduró más de unos meses y los restos de La Puertorriqueña se dispersaron entre diferentes armadores.

El PUERTO RICO, el BORINQUEN y el NUEVO PONCE se adelantaron a sus compañeros de contraseña, pues su matriculación en Santander se produce precisamente entre 1872 y 1878, mientras que la línea como tal, no se constituyó hasta 1882, es decir, bastante más tarde.

El PUERTO RICO se construyó por Murray, en Glasgow, en el mismo año de 1872, botándose en abril. Era de hierro con 704 toneladas de registro (en principio 644); 60,7 metros de eslora, 8,85 de manga y 3,05 de puntal. Llevaba una máquina de vapor de dos cilindros y 90 caballos nominales; su estructura era del tipo *raised quarter* y su primer capitán Yzaguirre. En 1882 se vende a Ybarra y Cía., de Sevilla, y tomó el nombre de VIZCAYA y la matrícula de Bilbao, para dedicarse al cabotaje durante cincuenta y dos años, en una vida llena de percances en la que sufrió un grave incendio en 1889, tres naufragios y estuvo larga temporada inactivo convertido en pontón. El 7 de enero de 1936, perteneciendo a los armadores castreños Ocharan y Peña, se perdió en la costa de Portugal (3).

Los demás buques de la Puertorriqueña fueron el NUEVO PONCE, el ARECIBO, el BORINQUEN, el MAYAGÜEZ, el SAN JUAN, el PUERTORRIQUEÑO, el HUMACAO y el ARROYO. De ellos, el HUMACAO estuvo matriculado con toda seguridad en Santander; se abanderó el 25 de junio de 1883; era de 2.346 toneladas brutas y 240 caballos de máquina; se había construido en Glasgow en ese mismo año y medía 96,45 metros de eslora, por 11,12 de manga y 7,58 de puntal. Debió durar muy poco en la matrícula.

El BORINQUEN, de 1.262 toneladas se matriculó en 1878 y el NUEVO

(3) Véase el capítulo dedicado a los vapores de Castro Urdiales.

PONCE en la misma época, pasando al poco tiempo a la de Bilbao ambas unidades.

La Bandera Española era una potente empresa formada por los navieros ingleses Jhon Glynn & Sons, de Liverpool y los españoles Manuel María de Arrótegui, notable y pintoresco capitán busturiano de vida novelesca y D. Enrique Soberón, asturiano, pero nacido en Liverpool. Arrótegui y Soberón eran «ship-chandlers» en Liverpool con un negocio de provisión a los buques, muy sólido y acreditado. También participó en este negocio el montañés D. José María Avendaño de forma destacada.

La Bandera Española, tuvo una flota espléndida. Sus buques llevaban nombres de las provincias españolas y sus chimeneas eran amarillas con remate negro. La contraseña era negra con disco con los colores de la antigua bandera mercante. Cuando después de la pérdida de las colonias, la naviera pasó a llamarse Arrótegui, los buques llevaron chimenea negra y la contraseña fue roja con una A blanca. Llegó a tener esta compañía hasta 22 grandes vapores. Fueron éstos:

ESPAÑOL, CATALÁN, VIZCAÍNO, ASTURIANO, GALLEGO, CUBANO, NAVARRO, AVENDAÑO, EUSKARO, GADITANO, CASTELLANO, PALENTINO, MADRILEÑO, SANTANDERINO, RIOJANO, CASTAÑO, LUGANO, CANTÁBRICO, MURCIANO, y ENCARTADO. De ellos estuvieron matriculados en Santander el CASTAÑO, el EUSKARO, el MADRILEÑO, el RIOJANO, el PALENTINO, el SANTANDERINO y el GADITANO.

La compañía tenía servicio quinquenal desde Liverpool a Cuba con escala en Santander desde 1880 y la gerencia era llevada en Liverpool por la casa Hawkes & Somerville.

Los buques se abanderaban en Santander, pero inmediatamente pasaban su matrícula a Bilbao. El MADRILEÑO se abanderó el 5 de septiembre de 1890, desplazaba 6.500 toneladas y se pagaron de derechos 37.300 pesetas. El EUSKARO se abanderó el 15 de enero de 1887. El SANTANDERINO fue torpedeado y hundido en la guerra mundial y fue el mayor carguero puro español perdido en acción de guerra. Era un barco precioso.

El CASTAÑO se matriculó el 17 de enero de 1911. Pertenecía pues, a la compañía de Arrótegui y no a la primitiva Bandera Española, que se disolvió después de la guerra de Cuba. Era de 4.520 toneladas de registro 1.750 caballos, 106,7 metros de eslora, 14,56 de manga y 8,39 de puntal. Costó 19.500 libras y pasó a la lista 1.^a de la Comandancia de Bilbao el 7 de abril. Este barco, se vendió a una naviera noruega en el año 1916 y fue desguazado en Stavanger en 1926. Antes de ser abanderado por Arrótegui en España, había pertenecido con el mismo nombre a su consocio británico Glynn, en Liverpool.

El EUSKARO embarrancó en la Florida en 1903 y se vendió a armadores norteamericanos. El MADRILEÑO se vendió a Noruega en 1916 y fue torpedeado en 1917. El RIOJANO, vendido en 1917 a la Guipuzcoana, desapa-

reció en 1920 con toda la tripulación. El PALENTINO se perdió en Cabo Hatteras en 1900 y el GADITANO embarrancó igualmente en la costa de Florida y fue abandonado.

El grupo Serra fue el que dispuso de mayor número de buques. Eran en realidad dos compañías: La Línea de Vapores Serra, cuyos propietarios eran J. Nickels & Co. de Liverpool, y su armador gerente J. Serra y Font, y la línea de Vapores La Flecha, su propietario J. H. Fletcher & Co., también de Liverpool y armador gerente el propio Serra. Aunque eran sociedades diferentes, intercambiaban los buques según las necesidades del tráfico de cada línea. Las listas de buques de estas dos navieras son copiosísimas; todos los buques estuvieron matriculados en Bilbao y con capitanes vascos. En Santander se abanderaron el FRANCISCA en 1884, el HUGO en septiembre de 1893, el ALICIA casi siguiendo al HUGO, el EDUARDO en julio de 1887, el GRACIA en 1888, el PEDRO y el ERNESTO en 1889 y el VIRGINIA en 1894. Eran todos ellos barcos grandes, algunos de cuatro palos como el HUGO, o de tres como el ALICIA. Los barcos de La Flecha llevaban chimenea negra con franja amarilla ancha y contraseña listada roja y azul con las iniciales; los de Serra llevaban chimenea roja y negra y contraseña blanca con S azul y dos listas también azules. Tenían una salida semanal de Santander los miércoles.

La participación española incluía a las familias Arano y Real de Asúa, bilbaínas, e incluso los Arrótegui poseían también alguna parte de las acciones. No recogemos más detalles por no alargar este capítulo con adquisiciones, ajenas propiamente a nuestra matrícula.

La última flota anglo-bilbaína que reseñamos, aunque la primera por su origen, fue la de Larrínaga. Los Larrínaga eran de Mundaca, establecidos con negocio marítimo en Liverpool desde 1860. Empiezan con buques de vela y concluyeron—por lo que a la parte española se refiere—con dos hermosas líneas de vapores correos al Extremo Oriente y Centro América, para pasaje y carga. Después de la primera guerra mundial, la casa Larrínaga, pasó a ostentar pabellón británico y hoy todavía existe como una naviera inglesa más, puesto que los actuales descendientes de la familia Larrínaga, lo son ya desde varias generaciones.

La historia de Larrínaga es muy curiosa y aleccionadora. En este momento, sólo cabe decir que dos de sus vapores, el NICETO y el SATURNINA estuvieron matriculados en Santander, en 1884. El NICETO era de 2.708 toneladas, construido aquel mismo año en Sunderland; era de 105 metros de eslora y 250 caballos de potencia. El SATURNINA era exactamente igual de características y origen. El NICETO se perdió en 1910 y el SATURNINA se desguazó en 1911; este último barco fue capturado por los norteamericanos durante la guerra con España, el 27 de abril de 1898, pero se devolvió a sus armadores en el mes de mayo.

El Marqués de Campo, competidor de D. Antonio López en el palenque económico del siglo XIX, estableció en pugna con las líneas del Marqués de Comillas, un servicio de grandes vapores de pasaje que adquirió en Inglaterra.

Si la historia de las navieras anglo-bilbaínas, es interesante, qué no diríamos de esta otra, de la flota del Marqués con sus grandes correos, sus derroches en la rivalidad, su mérito excepcional, sus éxitos y sus fracasos, todo ello en poco más de diez años.

Campo llega a tener barcos de pasaje cubriendo no sólo las rutas clásicas, sino otras particulares como la de Argelia, la del Pacífico ¡¡hasta California!! y la de las repúblicas centroamericanas. Llegó a tener hasta 28 unidades en la flota.

De entre ellas, estuvieron matriculadas en Santander las siguientes: TURIA, FE, SAN AGUSTÍN, SANTO DOMINGO y VENEZUELA. Todas llevaban chimenea roja con franja negra y contraseña blanca con las iniciales M y C enlazadas y con corona.

El TURIA, se había construido por Wigham & Richardson en Newcastle en 1882 como LANDSDOWN TOWER; al año siguiente se abanderó en Santander. Era de dos palos, 400 caballos, 2.636 toneladas, 94,46 metros de eslora y una hélice. Mantuvo la matrícula de Santander mientras duró en la flota del Marqués valenciano y en 1884 pasó con diez compañeros de contraseña a integrarse en la Compañía Trasatlántica; cambió entonces el nombre por el de SAN FRANCISCO. En Trasatlántica duró hasta 1914, haciéndose famoso por su participación como carbonero de escuadra, en las de los almirantes Cervera y Cámara durante la guerra de 1898. En 1914 lo compró Tintoré, armador catalán de gran solera, y bajo cuya contraseña se perdió por abordaje en aguas inglesas el 14 de febrero de 1916.

El FE perteneció a una línea secundaria de Campo; la que partía de Valencia para los puertos argelinos, llevando emigrantes valencianos y murcianos y regresando con corderos. Hacían el servicio tres buques llamados FE, ESPERANZA y CARIDAD y parece que tan sólo el primero fue abanderado en Santander, en 1883. Era un barquito de unas 700 toneladas, construido en 1877 en Dundee; con casco de hierro, 53,25 metros de eslora y 115 caballos de potencia. Desde su botadura se llamó JOHN O'GROAT y era de propiedad de A. Ross, de Glasgow. A éste lo compró el Marqués de Campo. Tras de servir a la línea mediterránea, pasa a la línea del Pacífico, a través del Estrecho de Magallanes y con escalas en Chile, Perú y Méjico hasta terminar en San Francisco de California; una verdadera locura de viaje para semejante minúscula unidad; esto ocurría en 1886.

El SAN AGUSTÍN fue un barco nefasto. Se abanderó en 1882 en el mes de julio, en Santander. Era el antiguo BALMORAL CASTLE de la famosísima

Castle Line inglesa. Se había construido en 1876 por Napier en Glasgow. Tenía 300 caballos nominales de fuerza, 2.945 toneladas de registro, 104 metros de eslora y aspecto de gran correo. A los pocos días de estrenar matrícula santanderina, el 18 de octubre de aquel mismo año, naufraga por primera vez y en un viaje de Santander a La Habana, al tocar el bajo La Cantareira, en las cercanías de Vigo; todos los hombres se salvaron y el buque fue reflotado y llevado a Vigo. Pero el 16 de diciembre de 1883, cuando navegaba de Coruña a Liverpool, se incendió. El buque fue abandonado por el pasaje y la dotación y se produjeron escenas atroces que conmovieron a la prensa mundial. El casco luego se apagó solo y fue remolcado hasta la Coruña por el vapor inglés OPORTO, entrando el día 31 de diciembre, es decir a los quince días del fuego. Allí quedó hasta que por fin, se vendió en 1885 pagando por él la cantidad de 200.000 pesetas la naviera inglesa Quebec SS. Co., de Furness, quien lo reconstruyó con el nombre de MADIANA, echándolo a navegar. En 1903 naufragó definitivamente. Bajo el pabellón español siempre tuvo la matrícula de Santander.

El SANTO DOMINGO era también de la Castle Line; se trataba del DUBLIN CASTLE y era prácticamente hermano gemelo del SAN AGUSTÍN y un año más moderno. Se abanderó en Santander en 1882 y llevaba 177 pasajeros en 1.^a clase y 606 en sollados. Pasó a Trasatlántica en 1883 conservando su nombre y durante la guerra de Cuba fue hundido por los americanos el 11 de julio de 1898 cuando intentaba llegar a Batabanó procedente de Veracruz con víveres, forzando el bloqueo; varó en Punta Cartas, por navegar muy aterrado, y fue incendiado por el cañonero enemigo EAGLE.

Finalmente el VENEZUELA, también matriculado en nuestra ciudad el 17 de noviembre de 1882, era el inglés ALBANO, de 2.359 toneladas, 91,5 metros de eslora, 1.600 caballos, 13 nudos, dos palos y proa de violín, con una capacidad de 93 pasajeros. Pasó a Trasatlántica el año siguiente y tomó el nombre de SAN AGUSTÍN y durante la guerra de 1898 rompió el bloqueo de Santiago dos veces; llegó a España y se unió como auxiliar a la escuadra de Cámara. Acabó sus días en el Estrecho de Magallanes, el 27 de noviembre de 1900, en la Angostura Inglesa, en uno de sus primeros viajes en la recién inaugurada línea de la Trasatlántica al Pacífico, que reemprendía la iniciativa que diez años antes había tenido el Marqués de Campo.

Durante los años en que la flota de Campo tocó en Santander, fueron muchos y muy firmes los contactos de la empresa con nuestra ciudad, aun a pesar de la natural preferencia que había siempre por la flota comillana de López. Las circunstancias propias de nuestro puerto en aquellos años, a que antes hemos aludido, el origen de los barcos comprados por Campo, la razón de constituir Santander puerto imprescindible

en la ruta de las Américas, y—sin duda alguna—el deseo insano de hacer cosquillas a López en su propio terreno, fueron la razón, por la que de repente, además de los grandes mercantes anglo-bilbaínos, vino esta colección de buques de pasajeros trasatlánticos a acogerse a nuestra matrícula.

* * *

Finalmente en el año 1895 cuando el segundo Marqués de Comillas acude con gran entereza a ayudar al gobierno en el grave problema del transporte de tropas para dominar la insurrección cubana, adquiere nada menos que diez grandes trasatlánticos europeos, que pasan a engrosar la ya poderosa flota de Trasatlántica. De estos diez transportes de guerra, porque propiamente esto es lo que fueron, se abanderaron y matricularon en Santander el SANTIAGO, el DON ÁLVARO DE BAZÁN, el COVADONGA, el ALICANTE y el NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE.

El SANTIAGO se compró a la British India con el nombre de JELUNGA. Era de 5.249 toneladas de registro, con 124,74 metros de eslora, 19,72 de manga y 9,3 de puntal; tenía 4.800 caballos y andaba 14 nudos y su capacidad de pasaje era de 3.000 almas; se construyó en 1890 por Denny, en Dumbarton; tenía una hélice y tres palos y su tripulación era de 175 hombres. Vino a abanderarse directamente desde Londres a Santander, pero en Cabo Mayor, se le dio orden de continuar a Barcelona y regresó a nuestro puerto el 20 de agosto de 1895; lo mandaba D. Antonio Alemany. El día 25 salía para Cuba con el regimiento de San Marcial y la despedida fue apoteósica; ese día, estaban también en la bahía el LEÓN XIII, el ALFONSO XII, el ALFONSO XIII y el REINA MARÍA CRISTINA. En este barco, fue el general Weyler a La Habana, embarcando en Barcelona en enero de 1896. Se devolvió a la British India el 18 de febrero de 1897, siendo baja en la matrícula. Volvió a llamarse JELUNGA, luego JEHANGIR y en 1922 es propiedad de un armador de Hong-Kong con el nombre de WING-SHING. Naufragó el 18 de agosto de 1923.

El DON ÁLVARO DE BAZÁN era el correo de la famosa Cunard GALLIA, construido en 1879 en Clydebank por Thompson. Tenía tres palos, una chimenea, capacidad para 1.500 almas y un registro bruto de 4.809 toneladas; andaba 14,5 nudos con 827 caballos y medía 130,6 metros de eslora, 13,4 de manga y 10,3 de puntal. Llegó a Santander el 11 de septiembre de 1896 y embarcó tropas para Cuba, saliendo de nuevo el 21 de noviembre con 1.857 soldados y regresando con enfermos y heridos. Sólo estuvo seis meses con bandera española, devolviéndose a la Cunard el 10 de mayo de 1897 en virtud del pacto de retro de su compra. Pasó a la Beaver Line en 1897 y luego a la Allan Line; naufragó en el Río San Lorenzo y se desgazó finalmente en Francia en 1900.

El COVADONGA era un grandioso barco de cuatro palos y dos chimeneas, construido en 1884 por Denny para la Shaw Savill como TAINUI. Registraba 5.186 toneladas con 134 metros de eslora, 14,15 de manga y 8,98 de puntal; andaba 14 nudos con 764 caballos nominales. Entró en Santander a matricularse con el GUADALUPE el 29 de agosto de 1896 y salió cargado de tropa el 6 de septiembre. Desde entonces, dio ininterrumpidos viajes con refuerzos, a Cuba y Filipinas. Formó parte en la escuadra del Almirante Cámara y llegó hasta Suez. Fue el primer barco que salió de Cuba con repatriados después del armisticio, exactamente el 20 de agosto de 1898 con 2.285 hombres y llegó a Santander el 1 de septiembre, continuando seguidamente los viajes de repatriación. En 1899, ya muy a finales, se devolvió a la Shaw Savill y pasa a la Anchor Line, con el nombre de ASTORIA y pabellón inglés. Navegó en la línea de Nueva York hasta 1908 y se desguazó en 1911.

El NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE era el CUFIC de la White Star, construido en 1888 en Belfast por Harland & Wolff. Tenía cuatro palos y una chimenea y era de una silueta elegantísima. Medía 131,25 metros de eslora, 13,72 de manga y 9,12 de puntal; registraba 4.750 toneladas y andaba 13 nudos con 424 caballos nominales a una hélice sola. Entró junto con el COVADONGA en Santander a matricularse el 29 de agosto de 1896, atracando al muelle y salió con 1.855 hombres. Se vendió el 26 de mayo de 1897 a la Oceanic SS. Co.; de nuevo vuelve a ser CUFIC y luego, en 1901, MANXMAN de la British & North Atlantic SS Nav. Co. Fue hundido el 18 de diciembre de 1919 en pleno Atlántico norte, con mar gruesa, en un viaje con soldados de Gibraltar a Portland ahogándose 40 hombres.

El último transporte matriculado en Santander, fue el ALICANTE. Perteneció este barco a la British Burmesse SS. Nav. Co., con el nombre de PEGU y su historia es larguísima y meritoria. Llegó a Santander por primera vez el 8 de septiembre, y salió con tropas para Cuba. Hasta el comienzo de la guerra con los Estados Unidos, dio ininterrumpidos viajes con soldados desde la Península a Cuba y Filipinas. El 14 de febrero de 1897 tomó parte muy destacada en reprimir una insurrección en Manila, desembarcando su dotación armada que luchó bravamente. En 1897 fue abordado en el Golfo de Lyon por el crucero inglés INVERNESS, arribando a Marsella. En noviembre se transformó en buque-hospital conforme a la Convención de La Haya y así actuó durante toda esa parte de la campaña. La guerra lo sorprendió viajando de España a Cuba y quedó en Martinica, esperando a la escuadra del Almirante Cámara para acompañarla. Participó muy activamente en las repatriaciones desde Santiago, a donde fue desde Martinica. En 1899 trajo a España los 30 supervivientes de Fuerte Baler, en Filipinas, y en el viaje anterior el batallón de Orden Público que se sublevó en La Habana. Al acabar la guerra, dejó nues-

tra matrícula, pero a diferencia de sus compañeros no se devolvió a Inglaterra, sino que quedó en la flota de Trasatlántica. Varó en 1901 y en 1909, y en 1921 transportó tropas a Ceuta y Melilla; después fue nuevamente acondicionado para buque-hospital con motivo de los sucesos de Anual y en 1926, transformado en carguero, pasó a la línea de Nueva York. En 1930 fue relegado a la condición de pontón en aguas del puerto de Barcelona, y resultó hundido por los bombardeos de la aviación nacional en 1939. Se reflató en febrero de 1940 y seguidamente se desguazó.

Este valiente buque tenía 4.131 toneladas de registro, 111,43 metros de eslora, 13,79 de manga y 9,12 de puntal; había sido hecho en 1889 por Denny; su capacidad original de pasaje era de 108 almas, más 92 tripulantes. Tenía proa de violín, andaba 12,5 nudos y era de silueta elegante. El 1 de septiembre de 1901, causó baja en la matrícula de Santander y pasó a la de Barcelona.

Esta es la pequeña y esquemática historia de los buques trasatlánticos de pasajeros que incidentalmente pasaron unos años en la matrícula blanqui-roja santanderina. El no citarlos, además de inexacto, hubiera sido injusto, porque la matrícula se honró con su presencia y con su paso por las listas, la flota española.

* * *

Las construcciones de postguerra, dieron movimiento de interinidad a la matrícula, que no merece la pena de su pormenorizado detalle. Algunos buques de estos, no obstante, han conservado la patente montañesa. Tal es el caso del petrolero CAMPOO, santanderino de nombre, de matrícula y de construcción. Este buque—que fue en su día el mayor botado en los astilleros de San Martín (Corcho)—, se construyó en 1955. Tiene 1.911 toneladas de registro bruto y 2.390 de peso muerto con 81,72 metros de eslora, 17,25 de manga y 9,83 de puntal; va propulsado a motor y anda por encima de los once nudos. Es un tanque pequeño para cargamentos parciales de cabotaje o especiales de importación y se encargó junto con otros dos gemelos, el CAMPORREAL y el CAMPROVÍN, que cayeron en suerte a otros astilleros forasteros.

El CAMPOO es el cuarto petrolero de Campsa matriculado en Santander y también el tercero aquí construido. El primer buque grande de esta empresa que se matriculó en casa—pues su criterio era el de repartir las matrículas de sus unidades indistintamente por todo el litoral—fue el CAMPEADOR, quien junto con su gemelo el CAMPOAMOR eran los mayores de la flota en 1936. Se había construido en Bilbao en Euskalduna en

1934; tenía 7.900 toneladas de registro bruto y 10.000 de peso muerto; con 143,6 metros de eslora, 17,98 de manga y 10,36 de puntal; tenía dos motores con 4.000 caballos y andaba 12 nudos; en resumen, un estuendo buque. Prestó importantes servicios al Gobierno de Madrid durante nuestra guerra, operando en su Escuadra y fue hundido en la costa de Argel a 13 millas de Kelibia por un submarino al servicio del Gobierno de Burgos, cuando venía de Rusia cargado de combustible, el 11 de agosto de 1937. Habían salido a su captura el crucero BALEARES y los auxiliares V. PUCHOL y MALLORCA.

También estuvo matriculado aquí EL LEÓN, un petrolero de 329 toneladas de registro bruto y 400 de carga, con 37,7 metros de eslora, que fue construido precisamente por Corcho en 1926 en Santander; andaba 7 nudos. Fue recuperado en Barcelona al finalizar nuestra guerra y se desguazó en 1965. Cambió de matrícula pasando a Barcelona hacia 1934.

El cuarto petrolero de Campsa en nuestra matrícula, fue el CAMPECHANO. Se trataba de una vieja unidad construida en Greenock & Grangemouth Dockyard en 1913 con el nombre de UNCAS, para la Tank Storage, de W. J. Smith. Desde 1918 a 1926 perteneció a la Standard con matrícula de Hong-Kong y desde 1926 a 1934 a Essbeger, armador alemán de tanques y con el nombre de NORD ATLANTIC. En 1934 pasa a bandera griega con los nombres de IOSSIFOGLU primero e ILFORD después y en 1937 a la compañía panameña Primera de Navegación como YOLANDA. En 1940 se rebautizó SANTA HELENA y es adquirido por Campsa en aguas norteamericanas tras laboriosas gestiones, viniendo al mando del capitán santanderino D. José Pedraz Palacio, quien lo matricula en nuestra ciudad. Se desguazó en 1961. Tenía 4.722 toneladas de registro y 7.500 de carga con 115,82 metros de eslora, 15,60 de manga y 8,86 de puntal.

Proma, S. A., una empresa de la capital, encargó dos buques de porte intermedio a los astilleros de Corcho. Se entregan en 1958 y 1959 con los nombres de LIBRA y ESCORPIÓN respectivamente y conservaron nuestra matrícula. Son barcos de motor a popa, buena cubicación, 995 toneladas de registro y 1.830 de carga. Andan 13 nudos y son de líneas finas y bonita estampa. En 1967, Proma ha pasado a integrarse en la Naviera Lagos; el LIBRA ha pasado ha llamarse LAGO ERCINA y el ESCORPIÓN se denomina LAGO NEGRO.

La segunda flota bacaladera española, creada después de la guerra, la PEBSA, comenzó a construir su flota en Santander. Cuatro preciosísimos buques bacaladeros, sin discusión los más bonitos diseñados en nuestro país, llegan a construirse en los astilleros de Corcho en San Martín. SANTA MARINA, SANTA EUGENIA, SANTA ELISA y SANTA RITA; sólo los dos primeros, conservan la matrícula. El resto de la flota, hasta un total de 12 unidades, se contrató en Ferrol. Los barcos son de 1.342 toneladas

de registro con 63,75 metros de eslora, 10,68 de manga y 5,9 de puntal; tienen un motor de 1.500 caballos y andan 12 nudos.

La naviera Marítima del Norte, bilbaína de corazón y madrileña de domicilio, ordenó en los últimos años bastantes unidades a Corcho. Se han construido en Santander los SIERRA ANDÍA, SIERRA ARAMO, SIERRA ARÁNZAZU, SIERRA MADRE, SIERRA MARÍA, SIERRA LUNA y SIERRA LUCENA. Llevan en sus primeros años la matrícula santanderina y poco a poco la van trasladando a Bilbao. El primero—SIERRA MADRE—se construyó en 1958 y el último—SIERRA LUCENA—en 1967; sus tonelajes oscilan entre las 900 y las 1.500 de registro y todos son de propulsión a motor y especialmente concebidos para el tráfico de línea en gran cabotaje. Los dos últimos son frigoríficos de construcción.

En 1960 se construyó en las gradas de San Martín el pequeño tanque GALDÁCANO, para la Auxiliar de Transportes Marítimos (Unión Española de Explosivos) diseñado para el transporte líquido de productos químicos. Este buque, conserva la patente santanderina. Es de 682 toneladas de registro y carga 700. Mide 60 metros de eslora, 10,32 de manga y 4,50 de puntal y anda 11 nudos y medio.

Entre los costeros más pequeños contruidos o montados en nuestro puerto, hubo varios que llevaron varios años la matrícula, tales como el TERCIO DE MONTEJURRA, TERCIO SAN MIGUEL, MINA MARY y PLATA, pertenecientes al tipo standard de casco asturiano proyectado por el ingeniero González Puertas (4).

Sin pertenecer a esa serie pero, en la misma clase de buques, figura con partida santanderina algún tiempo el costero *shelter*, PEÑÓN DE IFACH, terminado a flote en Puerto Chico.

Y finalmente, los costeros de madera SOMOSIERRA y GUADARRAMA, de Cetramar, contruidos en Figueras en 1943, también llevaron matrícula de Santander. Eran de 241 toneladas de registro y 340 de carga, con máquina de vapor y 33 metros de eslora. Han sido los barcos de mayor porte que han subido a cargar pinos al muelle de Somo. El GUADARRAMA naufragó en Agadir en agosto de 1955.

Entre los pesqueros grandes, que por razón de su construcción montañesa llevaron algún tiempo el nombre de nuestra ciudad sin ser de ella, tenemos las parejas CHINDOQUI-AITZGORRI contruida en Astilleros Cantabria de San Martín en 1941, de 156 toneladas; ARROSPE-ULI en 1950 y 151 toneladas; Río AGUAMÍA-Río PILOÑA, de 160 toneladas, y 1944; TXINDOQUI-GAMBO de 170 toneladas y 1948 y SIERRA MORENA-SIERRA NEVADA de 338 toneladas y 1961; todas ellas contruidas por Talleres del Astillero.

(4) Véase lo referente en esta serie de unidades gemelas en la parte dedicada a Naviera del Cantábrico, S. A.

MINAS Y BARCOS

CAPÍTULO II

Cambio de signo en el negocio al comienzo del siglo.—Fin del comercio colonial.—El esfuerzo minero.—El hierro y el zinc de Santander.—Los cargaderos y la exportación a Europa.—
Final

CON el ocaso de la navegación a vela y la liquidación de las provincias de ultramar, desaparece por completo una etapa brillante, mejor aún, esplendorosa, de la historia marítima santanderina. Y se abre una nueva de signo absolutamente distinto, a lo que concurrieron con un entusiasmo admirable los capitales, los hombres de empresa y los marinos montañeses: es la etapa de la navegación minera.

Este giro de los negocios navieros se produce exactamente, cronométricamente, podríamos decir, con el remate del siglo, esa divisoria del XIX al XX que se marca en la marcha del mundo y sus cosas con una precisión nítida y asombrosa. La guerra de 1898 contra los Estados Unidos, de la que se siguieron la emancipación de las dos Antillas y de las Filipinas, produce tal impacto económico en la vida de España, es un suceso de tal magnitud histórica y social, que el país entero hace tabla rasa de la herencia de una porción de cosas de siglos y echándose el alma a la espalda, por aquello de «más se perdió en Cuba», empieza a buscarse su nuevo rumbo, a su aire, y a nivel modesto en el concierto mundial.

Desaparecidas las colonias, huelga la flota de signo colonial, es decir, los buques de vela, exportadores de harinas e importadores de géneros ultramarinos, y sus sucesores, los vapores correos regulares, instaurados sobre las constantes necesidades del nexo permanente con la metrópoli, las de tipo militar, político y administrativo, y sobre todo las de signo económico dimanantes de la creciente vitalidad de aquellas provincias,

ricas y espléndidas, progresivas y universalistas y ya a dos dedos maduros de la plena independencia.

Desde el día en que se firmó el Tratado de París, comenzó a sobrar más de media flota mercante española. La ruta velera del *tasajo*, las líneas anglo-bilbaínas y la mayor parte de los barcos de alto bordo, estaban de más. Y entonces, surge en el norte de España, en Santander y Bilbao precisamente, una prueba más de la vitalidad nacional, aun en pleno síncope. En un esfuerzo lleno de optimismo, se vacían las arcas del dinero indiano y peninsular y se crea la flota tramp española de vapores. Con ellos ya no se va a las Américas; las nuevas Américas están en el progreso industrial de Europa; y la flota tramp—un tramping todavía de pocos vuelos, porque se limita al gran cabotaje—se desparrama por el Mar del Norte, y el Báltico, y el Canal y el Mediterráneo. Todo ello gracias al prodigioso *boom* minero que es la razón de ser, el substratum de esta flota maravillosa por su número de unidades, su improvisación y su clase, que se lanza a la batalla de los chelines en la Bolsa de Londres, con vapores venaqueros matriculados en Santander y Bilbao, con nombres locales de pueblos, de montes, de peñas, de minas, que llevan por todos los doques de Europa el encanto de esta geografía.

El esfuerzo fue colosal. La flota tramp vasco-montañesa, creada en los muy primeros años del siglo, significó, el más audaz y esforzado gesto de rebeldía moral, frente a las desdichas nacionales. Naturalmente, que a los cinco años, gran parte de este gigantesco tinglado, se tambaleaba y aun se caía con mayor o menor estrépito, pero eso no le resta en absoluto mérito a su impronta, y además, los armamentos que sobrepasaron esos baches—inevitables—se fueron reforzando y cuajando, y cuando llegaron los días de la primera guerra mundial, formaron un magnífico baluarte defensor de la economía nacional y una semilla de navieras meritísimas que han perdurado más de medio siglo.

El esqueleto del tráfico de estos vapores era la exportación de minerales a los centros industriales norteeuropeos, clientes asiduos de nuestros criaderos repartidos por toda la cornisa cantábrica.

La primera mitad del siglo XIX, apenas tiene importancia alguna por lo que a nuestra provincia se refiere, en el aspecto minero y en cuanto al laboreo o exportación de minerales. En 1840 quedan en pie 35 antiguas ferrerías, repartidas entre las zonas de Castro Urdiales, Reinosa, Torrelavega y Ramales. En 1856 se produce el feliz descubrimiento de las grandes bolsadas y vetas de calamina en la parte occidental de la provincia; la Real Compañía Asturiana, al hacer prospecciones en busca de minerales de plomo para sus fábricas de albayalde, encuentra el más fabuloso coto minero de zinc de toda Europa (blenda y calamina).

En 1858 se exportan ya 24.550 toneladas de calamina y 12.547 de mineral de hierro, que se embarcan en los puertos de San Vicente de la

Barquera, Comillas, Puerto Calderón, Suances, Santoña, Ampuero, Solía, San Salvador, Heras, Maliaño y Dícido. Los puertos europeos receptores son Amberes, Maryport, Newport, Bayona, Rotterdam y Swansea. Este tráfico se hace en su mayor parte por buques de vela de porte relativamente escaso y bajo todas las banderas.

En 1860 llega la cifra de exportación de mineral de zinc a 643.658 quintales, procedentes en su mayoría de yacimientos de los Picos de Europa, del Escudo de Cabuérniga, del Bardalón, Merodio y Comillas.

Al año siguiente—1861—nos encontramos que el setenta por ciento de la exportación minera de la provincia se hace por la aduana de San Vicente de la Barquera (calaminas), el veinte por el de Suances (blenda) y el resto por la principal de Santander (mineral de hierro).

La extracción y el laboreo del mineral de hierro, para entonces prácticamente ha desaparecido. La fundición de la Real Fábrica de Artillería de La Cavada con sus cuatro hornos altos, está en ruinas (1864) y lo poco que sale por la bahía es de algunas minas de la zona de Maliaño y Guarnizo.

Es a raíz de la última guerra carlista, cuando se despierta en la provincia de Santander la locura colectiva de las minas. Locura y aventura que levantó primero la economía de la ciudad y arruinó después a nuestros abuelos en una carrera meteórica de sorpresas, éxitos y calamidades cuyo relato precisaría de un libro completo y de lectura bien apasionante, por cierto. De repente, Santander descubrió que—como dijeron los romanos—todas las montañas que la cercan por el sur eran puro hierro, y que medio macizo de la provincia era puro zinc, y que en los límites de Vizcaya la riqueza del rubio de aquella zona era excelente. Y todo el mundo se sintió minero, y entra el sarampión de las sociedades de fuerte participación británica o belga o alemana, que se llevaban los cargamentos; y la gente hablaba de acciones, de denuncias, de pertenencias y de demasías con la misma pasión y entusiasmo con que hasta entonces se habló de libras de azúcar, del cacao de Soconusco, o de las fanegas de harina de exportación. El comienzo serio de la navegación a vapor, el telégrafo y el ferrocarril, hacían todo lo demás.

El 17 de enero de 1874, la firma San Cifrián y Oñ, solicita una concesión para construir un cargadero para mineral en San Salvador. Ese año salen por todos los puertos de la provincia 90.000 toneladas de mineral de hierro y el tráfico de zinc, en particular por la Requejada, se consolida en segundo plano. Por Santander salieron 50.000 toneladas (hierro), por Suances 19.000 (zinc), por San Vicente 13.000 (zinc), por Castro 6.000 (hierro) y por Santoña 500 (hierro).

En 1873 la Real Compañía Asturiana de Minas, al poner en marcha de forma masiva sus embarques por Requejada, construye dos barcos,

el REOCÍN y el CARTES con bandera belga para su tráfico de allí a Amberes (1).

El 8 de febrero de 1877 la Asturiana solicita permiso para la construcción de cuatro cargaderos de mineral en el puerto de Requejada y el 18 de julio de 1878 se inaugura con gran jolgorio en el Astillero, «La Fonda de los Vapores» (*la fondona*) (2), refugio de ingenieros y sobrestantes británicos de las minas, y de capitanes y pilotos de los vapores del mineral. El CORCONERA N.º 3 subió ese día de Santander, con música y fuerzas vivas para el acto que debió ser bastante solemne. El Astillero empezaba a vivir su gran segunda etapa fabril y marinera; de allí a dos años se instalaría la factoría de petróleo, y luego los Talleres y el dique...

Los ochenta son de marcado signo ferro-minero. El 17 de enero de 1881 se perdía dentro de Santoña el vapor mercante inglés BLYTH, cuando cargaba su completo de mineral de hierro. El 8 de diciembre, D. Alejandro de la Sota solicita permiso para construir un nuevo cargadero sobre el baluarte de las murallas santoñesas, junto al fuerte de San Martín, para los embarques de mineral. En 1885, D. Eduardo Aznar y D. Ramón de la Sota piden la concesión para construir el famoso cargadero de Salta Caballo. Los yacimientos orientales de la provincia, bajo el signo de la economía vizcaína, se lanzan a una carrera, y la zona centro, es decir, la cuenca minera de la bahía, exporta ya en 1887 nada menos que 44.000 toneladas ella sola. En estos años, la flota bilbaína de barcos mineros empieza prudentemente a hacer su aparición; todavía está lejos el gran boom naviero de 1899 y 1900. En 1891 hay en explotación en toda la provincia de Santander nada menos que 44 minas de hierro, 6 de cobre y 90 de zinc; los altos hornos de Guriezo constituyen la más importante instalación siderúrgica y los principales yacimientos mineros son las minas de La Luisiana, las de la San Salvador Spanish Iron Ore, La Providencia, la Real Compañía Asturiana, La Amistad Minera y los de J. Mc-Lennan. En este año carga en San Salvador el primer barco español por la nueva instalación: es el TEODORO, que zarpa para Inglaterra.

1895 ya es un año clave. Nacen nuevos cargaderos, entre ellos el del ferrocarril de Castro-Alén; el Rocío es el barco que estrena esta última instalación el día 3 de mayo. También en Santander capital, en estos días, se habilita para el embarque de mineral de hierro en exportación el muelle saliente del Ferrocarril Cantábrico, estrenándolo el mercante

(1) El relato de la vida de estos buques se reserva para el capítulo dedicado a las navieras de la provincia.

(2) Parte de su estructura se hizo con baos procedentes del naufragio del paquete a vapor CID, perdido en la bahía de Santander. Véase R. González Echegaray, *Naufragios en la costa de Cantabria*, Santander, 1963, p. 375.

inglés JESMOND, que tomó 2.200 toneladas en el mes de junio, y que al año siguiente, exactamente el día 10 de junio, se habría de ir a pique en el Sardinero. En este año de 1895, salen por Santander 2.184.000 quintales de rubio y por Suances 300.000 de calamina de la zona de Reocín. Las minas en auge entonces son, a parte de las de Setares, la Iron Ore Dícido, La Paulina en Camargo, las de Mac'Lennan en Villaescusa, las de San Salvador Iron Ore en Penagos y los cotos de mineral de zinc de los Picos de Europa, Comillas y Mercadal; Ontón, Castro, Rasines, Solía y Camargo completan el cuadro minero en pleno auge.

Al llegar el año del desastre—1898—la cifra de salidas por el Astillero alcanza la importante cantidad de 525.000 toneladas; entra en servicio el cargadero de las minas de Solares estrenándolo el vapor ECHO; se inaugura el de Urdiales y se prepara el campo para la creación de la gran empresa siderúrgica montañesa La Nueva Montaña, que termina constituyéndose el 4 de noviembre de 1899.

Con la puesta en marcha de estos altos hornos, los retornos a Santander de los barcos que salen con mineral, se aseguran, porque la nueva empresa—al igual que venía ya sucediendo en Bilbao—necesita carbón inglés para su mantenimiento.

Ya tenemos, con el siglo, el auge minero en su cénit y una cosecha inesperada de navieras encargando barcos a los mejores astilleros británicos, para dedicarlos intensivamente al tráfico del mineral con su retorno de carbón. Es el momento de los importantes armamentos santanderinos cuya historia vamos a relatar enseguida. Pero sigamos rápidamente la marcha por el siglo, de este tráfico singular.

El 2 de abril de 1900 se inaugura el cargadero de San Andrés en Castro, por cierto con un accidente desgraciado mientras operaba el mercante ZORROZA. En octubre la compañía del ferrocarril Astillero-Ontaneda pide autorización para armar un nuevo cargadero en la ría del Astillero, y el 14 de noviembre inaugura el RHENANIA las instalaciones de Sonabia (Pontarrón) tomando un cargamento completo para Rotterdam.

En 1903 se enciende el primer horno de Nueva Montaña y quiebran las minas de La Bernilla—primer aviso—. Están en auge las Minas de Solía, La Ciega, Complemento, Liaño, Heras, Entrambasaguas, Herrera y Puente Arce y las cifras de embarque por Santander se acercan a las 750.000 toneladas.

El año 10 marca el tope de esta fabulosa cosecha minera. Salen por Santander nada menos que 1.018.000 toneladas de mineral de hierro, cifra que jamás volvería a alcanzarse. En 1922 sólo se exportaron 166.000, en 1935 nada más que 50.000 y en la actualidad no se exporta al extranjero ni una sola tonelada. Nada más elocuente que este resumen para retratar la trayectoria del fulgurante negocio de las minas santanderinas. La cifra de tonelaje movido en 1910 por nuestro puerto no puede volverse

a alcanzar hasta 1957, es decir, 47 años más tarde; casi medio siglo. Aquel año, Santander era el cuarto puerto de España en importancia por movimiento de mercancías y vapores.

Sin embargo, como antes dijimos, no todo fue color de rosa. Y por lo que se refiere a las empresas navieras nacidas en torno al *boom*, la suerte fue aún peor. Hacia los años 04 y 05 se produce la primer grave crisis de fletes, que vuelve a desatarse hacia al 10 y el 11. Los navieros españoles piden protección al gobierno. El año 12 llevan tres años de atraso en el cobro de sus primas a la navegación; son 50.000 toneladas de barcos de altura matriculados en Santander los que pasan momentos muy difíciles a la espera.

Y así llega el gran cataclismo de 1914. Desde el primer momento, los fletes se disparan, las exportaciones de mineral se refuerzan y el mercado de buques de segunda mano es un delirio. El recrudecimiento de la campaña submarina alemana viene en 1916 y sobre todo en 1917 a dar el cerrojazo al tráfico minero de nuestro litoral. Las docenas y docenas de buques que suben pintados de ocre y gris al Astillero, pasan las «horcas caudinas» del Canal de la Mancha, en donde acecha el enemigo. Así caen los MENAPIER, LILLY, PORTÍA, SEGUNDO, JULIÁN BENITO, SAINT SUNNIVAN y GRAVINA, salidos todos de Santander y torpedeados por el enemigo. Y nuestros PEÑA CASTILLO y NUEVA MONTAÑA, como veremos enseguida.

Así pues, el conjunto de cifras de los años de la guerra, a pesar del esfuerzo aliado, no llegó a remontar los records de la exportación de 1910 a 1911. Los mercantes alemanes, clientes muy importantes de las minas de Santander, habían desaparecido del mapa (3) y los españoles procuraban correr los menores riesgos posibles. Después estalló la paz y con ella vino la gran catástrofe económica de la crisis mundial. En 1923 salen tan sólo 267.528 toneladas y la factoría de Nueva Montaña está parada.

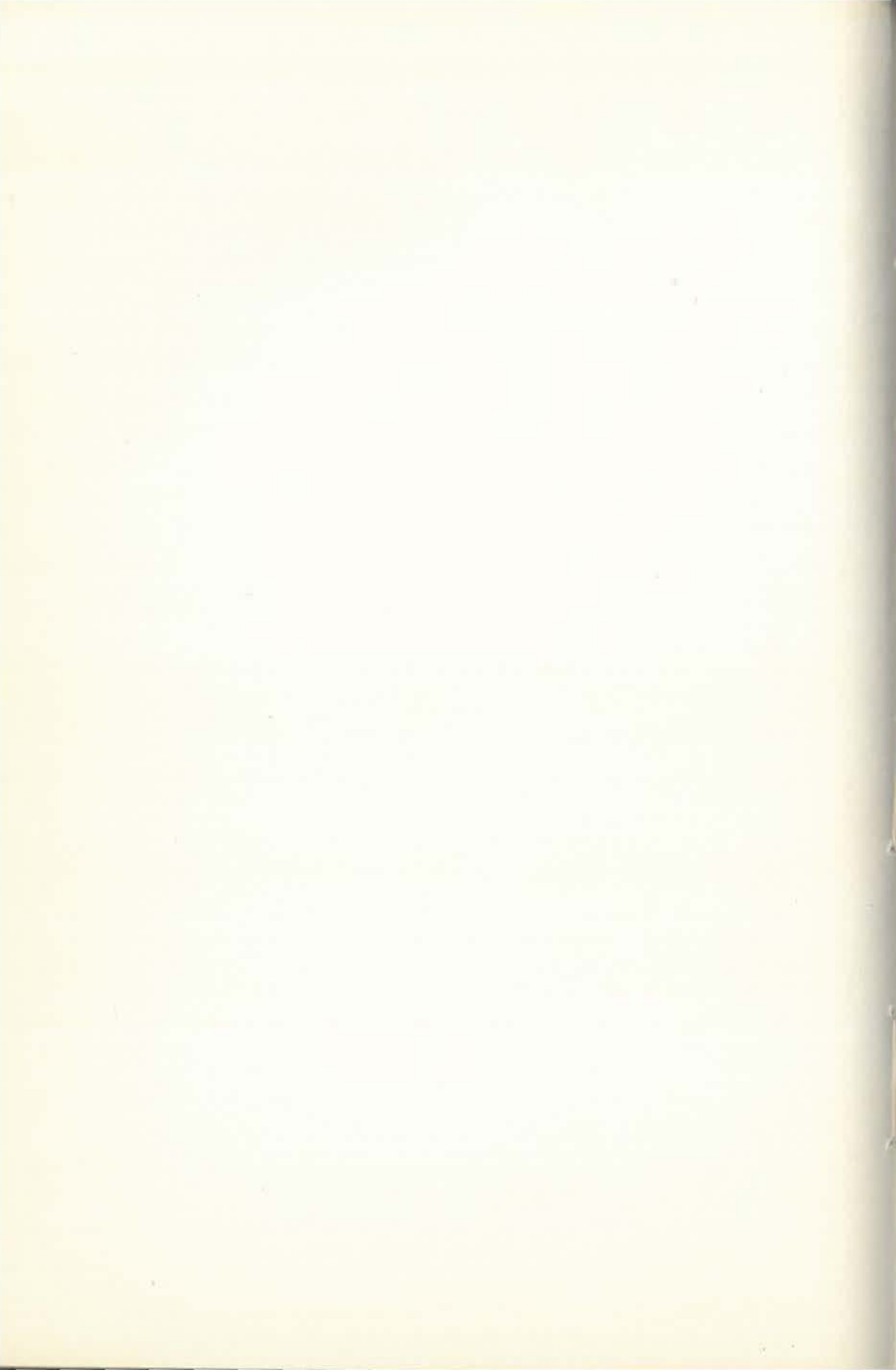
Los viejos puertos mineros de San Vicente, Ampuero, Puerto Calderón y Comillas hacía ya muchos años que habían pasado a la historia como tales. Los nuevos cargaderos fueron poco a poco quedando muertos y muchos terminaron por desaparecer también, como el de Sonabía y el de Poveña. En 1921 se solicita permiso para el último cargadero—la *Correa* de Camargo en el Astillero—que se inauguró el 10 de abril de 1923 por el vapor JUAN ANTONIO, de Liaño. Hace bastantes años se lo llevaron a Sevilla.

Para entonces, sólo quedaban en servicio los de Urdiales, Alén, Dícido, Saltacaballo y Ontón en la parte oriental y los del Ferrocarril de

(3) En la bahía quedaron internados el ORCONERA y el HERKULES, de la casa Krupp, que terminaron llevándose los franceses al final de la guerra.

Santander-Bilbao, Orconera y Camargo en la Ría del Astillero. Requejada conserva los suyos.

En la ría de San José del Astillero hoy ya sólo queda uno: el de la Orconera que surte a los barcos del cabotaje que se van a Asturias o Bilbao. Lo demás es ya puro recuerdo. La estampa romántica de los vapores sucios con chimenea recta y puntales por fuera, recibiendo vagonetas bajo la vertedera, con sus escotillas abiertas en medio de nubes de polvo, han desaparecido. El Astillero, sin pilotos rubios, ni capataces, ni silbos de vapor, ha cambiado mucho. La Peña Cabarga al fondo, con el chirlo de su nueva carretera y el plincto del monumento, también ha cambiado en la fisonomía del paisaje. Pero siempre que se quiera conocer la historia y la vida del Santander puente entre el siglo XIX y el XX, con sus éxitos y sus desdichas, habrá que ir a ojear primero la de ese pueblecito y su ría, al sur, predestinado a empresas nobles de mar y negocios, desde los días del Real Astillero de Guarnizo, de Liérganes y de La Cavada, hasta hoy. El Astillero, aquel centro veraniego de la crema santanderina de hace un siglo, que se esconde tras la loma de la sierra de Parayas y que ha sido el riñón económico de la capital, conservando un estilo, un encanto, una personalidad inigualables y que ha tenido nada menos que cinco vapores ahijados con su nombre; ese nombre que nos dice tanto a los montañeses y tan poco a los demás, en cuanto se sale algo más allá.



La Santanderina de Navegación; primera naviera del siglo

EN 1897 se constituye en Santander con tres millones de pesetas de capital social, la naviera montañesa que habría de alcanzar la mayor proyección nacional, en el primer cuarto de siglo, mayor significado local en el mundo marítimo español y más romántica tradición en la historia ciudadana de entonces. Fue la Compañía Santanderina de Navegación, una sociedad anónima destinada a la compra y explotación de buques a vapor para dedicarlos preferentemente al tráfico del mineral de la cuenca sur de la bahía, en su exportación masiva a los principales centros siderúrgicos del Norte de Europa.

Fue la primer naviera de vapores realmente importante de la provincia, y a su constitución afluyó el «tout-Santander» de las finanzas locales. El primer Consejo de Administración lo presidió D. Francisco González-Camino y García de la Concha, siendo Vice-presidente D. Antonio de Huidobro, Secretario D. Ángel F. Pérez y consejeros entre otros, D. Francisco Salazar, D. Alfredo Vial y D. José M.^a López-Dóriga, todos ellos personalidades del comercio marítimo y de los negocios. La gerencia fue confiada a la casa Erhardt, antigua y acreditada firma bilbaíno-germana, que consignaba diversas navieras alemanas y poseía una importante situación en el mundo minero y sus derivaciones.

Tuvo esta naviera la feliz idea de designar todos los buques de su flota con nombres de peñas de la geografía santanderina, según el sistema que empezó a ser moda naval a fines de siglo, que había sido adoptado ya por Ybarra con sus «cabos» y que luego empleó Sota y Aznar en sus «mendis», Transmediterránea en sus «ríos», etc., llegando a ser con el paso de los años, casi un tópico en la denominación de las flotas mercan-

tes mundiales. Pero la nomenclatura de «peñas» tenía una sonoridad y una reciedumbre—y entonces todavía una originalidad—que caló muy hondo en el alma santanderina y cuajó con notable éxito en los medios navales europeos. Sin duda, este singular acierto en el bautizo de los buques, le ha valido a esta histórica naviera, por la que desfiló durante treinta años toda la escala social santanderina, desde las sillas del Consejo de Administración a los ranchos de proa, pasando por la Gerencia, los puentes y las máquinas, el amor y el recuerdo nostálgico de varias generaciones de montañeses.

Los «peñas» fueron todos buques nuevos o casi nuevos, de una capacidad de carga en torno a las 2.500 toneladas, es decir, aptos para el calado y tamaño que permitían los cargamentos de mineral de la Ría del Astillero, y llevaban chimenea negra con una ancha franja con los colores de la matrícula. Su contraseña era cuadra, blanca con una letra S azul. Los cascos eran negros con fondo rojo; las superestructuras—escasas como es lógico—blancas, y la arboladura color ocre oscuro.

El primer vapor de la naviera fue el PEÑA CABARGA, justo homenaje a la montaña reina del paisaje ciudadano de Santander. Se adquirió en los astilleros escoceses de A. M. Millan & Son, en Dumbarton, y era de casco de hierro con 1.701 toneladas de registro bruto, 2.540 de peso muerto y 3.887 de desplazamiento. Medía 78,6 metros de eslora, 11,23 de manga y 6,18 de puntal. Tenía una máquina de vapor alternativa de triple expansión, de 1.100 H. P., y un andar de 8 nudos. Costó 20.250 libras esterlinas y llegó a Santander el 22 de octubre de 1897 a las 11 de la mañana, procedente de Glasgow.

Era un barco muy fino de líneas, arboladura en caída ligeramente, con castillo y «raised quarter deck», es decir, con la cubierta de popa algo más elevada que la caja de la de proa. Sus botes descansaban sobre la cubierta del alcázar, llevaba un solo puente, cámara de oficiales a popa y una concha o chupeta en la toldilla, muy característica, que permitía distinguirla de lejos fácilmente. Su primer capitán fue D. Segundo Cruz Martínez, con D. Emilio Guisasola de primer oficial y D. Félix Aguirre de segundo.

En Santander fue el buque abanderado definitivamente en un acto a bordo con la consabida asistencia de prensa y autoridades y la de media población, que no cabía en sí de gozo al contemplar un gran vapor —el primero—, realmente suyo por matrícula, por dinero, por tripulación y por nombre; y por predestinación. Cargado de mineral hasta las lumbreras en el Astillero, el PEÑA CABARGA con todo el telégrafo largo y el gallardetón negro de su nombre izado en el trinquete, bajó la ría ante la ciudad encantada, que ya tenía barcos de hierro y humo a línea europea. El PEÑA CABARGA zarpó para Rotterdam y su regreso fue con carbón de Newcastle a Sevilla a donde llegó el 8 de diciembre.

En 1899, a raíz del desastre colonial, la Santanderina de Navegación adquiere cuatro nuevas unidades, en un noble gesto de desafío a la adversidad del país y al volteo de su economía marítima, que tanto afectaba a la capital cantábrica.

La primer pareja que adquiere, toma los nombres de PEÑA ANGUSTINA y PEÑA ROCÍAS y casi a continuación vienen el PEÑA SAGRA y el PEÑA CASTILLO.

El PEÑA ANGUSTINA se compró a flote. Era un barco inglés de T. Stephens & Sons Ltd., de Londres, que tenía el nombre de MANUKA y había sido construido en 1890 por Tyre Iron en Newcastle. La Santanderina pagó por él 16.000 libras; tenía 1.806 toneladas de registro bruto y 2.600 de carga, con 79 metros de eslora, 11,19 de manga y 6,23 de puntal. Este buque era de corte muy distinto al PEÑA CABARGA, pues tenía arboladura en candela con mástiles a bayoneta y pozo solamente en la cubierta de popa, es decir, en las bodegas III y IV; correspondía pues al tipo británico «partial awning deck». Era además mucho más lleno de líneas. El PEÑA ANGUSTINA fue el primer barco mercante que subió al dique seco de Gamazo, el 14 de noviembre de 1908, inaugurado poco antes por los gánguiles de la Junta SAN EMETERIO y SAN CELEDONIO.

Simultáneamente a la compra del MANUKA fue la del también inglés NORLANDS, que pertenecía a R. Hardy, Wilson & Co., de West Hartlepool desde su botadura en 1889 por W. Gray en el mismo puerto británico. Era compañero de armamento y muy parecido al GARLANDS, que en 1907 lo compró la Vasco-Cantábrica de Navegación para tomar el nombre de ÍZARO. Era de hierro; 1.690 toneladas de registro bruto, 2.250 de carga y 3.749 de desplazamiento. Sus medidas eran 79,25 metros de eslora por 11,16 de manga y 5,4 de puntal y su máquina de triple expansión, daba 650 H. P. y 9 nudos. Se pagaron por él 15.375 libras y tomó el nombre, el eufónico nombre, de PEÑA ROCÍAS. Fue realmente el barco señero de la Santanderina, por su larga y movida historia y por la predilección que tuvo siempre la ciudad y sus gentes por este simpático buque mensajero de la Montaña por todos los puertos de Europa, y *leit-motif* simbólico de la vida y los sueños de medio Santander durante siete lustros. Su primer capitán fue también D. Segundo Cruz Martínez, que tomó el mando en junio de 1899 para entregarlo interinamente a los dos meses en Rotterdam a su primer oficial D. Baldomero Perales, por haber caído enfermo en aquel puerto.

La estampa del PEÑA ROCÍAS era radicalmente diferente a la de sus compañeros anteriores. Se trataba de un buque sólido, de construcción muy robusta, lleno de líneas, del tipo *well deck*, con pozo a proa en la bodega del I, entrepuente con ranchos en el II, y media caja en la cubierta del III y del IV. Llevaba la cámara de oficiales a popa, un leve espardel para los botes, un solo puente con gobierno a mano y una sola

chimenea, corta y caída, con el adminículo adosado de la exhaustación de la caldereta; los palos, con velas de estay, eran mochos y cortos, con picos de cangreja y muy poca gracia. Afortunadamente para él, al poco tiempo le fue cambiada la chimenea por otra única, muy proporcionada, más alta y elegante, se le construyó un puente decoroso, y la arboladura tomó un aspecto sobrio y normal.

Los otros dos barcos de 1899 fueron el PEÑA SAGRA y el PEÑA CASTILLO. Los dos se encargaron a astilleros ingleses y por tanto fueron entregados nuevos a la Santanderina en ese mismo año. El PEÑA SAGRA se construyó por R. Duncan & Co., en Glasgow y costó £ 22.275. Tenía 1.788 toneladas de R. B., 2.520 de carga y sus medidas eran 79,3 metros de eslora, 11,34 de manga y 5,5 de puntal. No era una unidad estéticamente demasiado feliz. Su construcción pertenecía al tipo llamado «de cajas», muy caído de arboladura y con chimenea bastante alta.

El PEÑA CASTILLO, que fue sin duda el barco más bonito de la Santanderina, lo construyó Mac Millan & Sons, en Dumbarton y tenía 78,5 metros de eslora, 11,23 de manga y 5,3 de puntal. Su registro bruto era de 1.718 toneladas con una carga de 2.600: se pagaron por él 22.500 libras y estuvo por primera vez en Santander el 1 de diciembre de 1899 procedente de Glasgow; aquí se abanderó con el consabido festejo y de aquí salió en lastre para Dícido, en donde tomó su primer cargamento de mineral para la Europa del Norte. La estructura de este vapor era de castillo y alcázar y sobre éste el espartel de botes, por lo que resultaba más airoso de aspecto que el CABARGA, del que era, prácticamente una repetición exacta por el mismo astillero constructor. Había de ser este barco el primero que fuera baja, y fue dolorosa por cierto, en la flota de la Santanderina.

Y así acabó el siglo; con una flota de cinco hermosos vapores, de los cuales dos eran grandes y tres nuevísimos; y todos ellos magníficos buques, sólidos como rocas para combatir con brío las tarascadas de la mar en la ruta del mineral, y eternos en la robustez de su enramado y en el escantillonaje de sus aceros y sus máquinas inglesas.

* * *

La marcha de la Santanderina en los primeros años del siglo fue brillante. Su flota minera arrastraba rubio desde la ría de Tijero o los cargaderos de Castro, al Canal de Bristol, a Escocia y a Rotterdam. En los meses de verano daba viajes al Báltico hasta el Golfo de Riga para regresar con madera en cubertadas gigantes de pinos, y no faltaron tampoco los viajes al Mar Blanco hasta los puertos de Arkangel y Onega.

Los «peñas», valientes, iban y venían en su trajín durísimo a los mares del Norte, cargados sin descanso, devorando carbón en sus entrañas y bregando contra tiempo y marea con una estrella y una maestría envidiables. Así se formaron a su bordo, en recia escuela, los pilotos y maquinistas que habían de pasar después a manejar toda la flota montañesa de gran altura.

Pero los zarpazos del invierno no perdonaban. El primer susto serio lo dio el PEÑA CABARGA en el mes de octubre de 1899, cuando regresaba de Inglaterra con carbón para la industria bilbaína. Sorprendido en el Golfo de Vizcaya por un temporal—el famoso cordonazo—estuvo al garete más de cinco días y cuando ya se empezaba en tierra a pensar seriamente en su pérdida, recaló sobre el abra bilbaína el día 9 maltrecho y escorado.

El mayor percance de 1901, corresponde al PEÑA CASTILLO, que, alcanzado por un tiempo durísimo, tuvo que entrar de arribada en Holyhead en el Canal de San Jorge con importantes averías en la máquina. Este mismo barco, al año siguiente, y en el mes de marzo, cortó con su branque en la noche los restos flotantes del correo belga WAESLAND, de cuatro palos, que segundos antes había sido abordado por el vapor inglés HARMONIC en el Canal de San Jorge.

El año 1903, trajo su cola de borrascas, que se desataron en procesión desde el otoño. El 20 de octubre, el PEÑA ANGUSTINA mandado por el capitán D. Alfredo Piris del Campo y llevando de primer oficial, a D. Antonio Anero, fue alcanzado en lo peor de la carretera, entre Wolf Rock y las islas Smalls, en plena boca terrible del Canal de Bristol, por una depresión del SW imponente, que le destrozó las escotillas, acabando los golpes de mar por desfondar las cuarteladas. El ANGUSTINA puso proa a la mar y a la capa, se aguantó cuarenta y ocho espantosas horas hasta que pudo arribar a la isla de Lundy. Simultáneamente, el PEÑA ROCÍAS, que lo mandaba D. Joaquín Díez Gómez y llevaba de primer oficial a D. Benito Cereceda Gargollo, regresando a Santander procedente de Maryport, uno de los destinos clásicos de la flota mineralera española, en pleno Mar de Irlanda, quedó atravesado a la mar y sin gobierno. Apenas les separaban cien millas del PEÑA ROCÍAS al PEÑA ANGUSTINA, y luchaban contra la mar enorme, entre la vida y la muerte. El PEÑA ROCÍAS rompió la capa, y con el aparejo de cuchillo,—la máquina había quedado inútil—, llegó hasta el Golfo de Vizcaya cortando todas las derrotas trasatlánticas de los vapores desde Smalls a Ouessant. El temple y la pericia de estos dos capitanes, que con el tiempo fueron destacadas figuras en el mundo marítimo santanderino, quedó manifiesto en este octubre del año 1903, duro como pocos, y en el que tampoco faltó un abordaje del PEÑA SAGRA a principios de marzo, en el puerto de Midd-

lesbro, contra una gabarra que se fue a pique, causando importantes averías al PEÑA, que hubo de regresar a repararlas en Santander.

El año 1904 fue un año importante en la marcha de la Santanderina y en general en el de todas las navieras venaqueras del Cantábrico. La crisis había llegado a extremos insospechados; la abundancia de buques y la escasez de fletes producía el primer descalabro naviero del siglo, con impacto formidable en la recién nacida flota de vapores mineros españoles. A ello se sumó la huelga, en enero, de marinos—que retuvo amarrada prácticamente a toda la matrícula—y el derrumbamiento de varias compañías de prestigio españolas, que no pudieron sostenerse en la creciente adversidad. En este año difícil, fallecía el 17 de abril, D. Francisco González-Camino, Presidente de la Santanderina y pasaba a ocupar la vacante, el hasta entonces vice-presidente D. Antonio de Huidobro, quien a su vez dejó la suya en favor de D. Ángel F. Pérez. La gerencia estaba en mano de D. Adolfo Pardo.

Para completar el cuadro luctuoso de este ejercicio, se registraron cuatro importantes accidentes en la flota de los «peñas».

El PEÑA ROCÍAS, al mando de D. Joaquín Díaz, hombre con nervios de acero y de decisión casi temeraria, embarrancaba una noche del mes de marzo en la ría de Sunderland, navegando ya con el práctico inglés a bordo. Venía de Stockton a por carbón. Los dos oficiales que llevaba eran D. Antonio Velasco y D. Miguel Cereceda.

Al bajar la marea, el PEÑA ROCÍAS quedó totalmente en seco y en posición realmente comprometida. En Santander se dio prácticamente por perdido al buque, y tan es así, que la Compañía ordenó el regreso de la tripulación a bordo del PEÑA SAGRA, a los pocos días. Sólo quedó en Sunderland el capitán Díaz para atender los trabajos de reflotamiento del buque, que por cierto tardaron lo suyo y al cabo de los cuales, el ROCÍAS fue llevado a West Hartlepool a reparar (4).

Regresó a Santander con carbón de Newcastle el 9 de agosto, al mando del capitán D. José Felipe Vayas, quien con una tripulación montañesa nueva, fue a recogerlo haciendo el viaje a bordo del mercante bilbaíno PLENCIA.

Los otros tres percances corrieron íntegramente a cargo del PEÑA CABARGA. Hacía entonces este barco un tráfico que, arrancando con mineral de Santander, llegaba al puerto alemán de Krautczewick, en Stettin, pero dando la vuelta por el Skagerrak, tras una escala de carboneo en algún puerto inglés del Mar del Norte, de donde salía el buque sobrecargado, como es fácil de suponer. El CABARGA, al mando del capitán D. Federico Cagigal con D. Manuel Sáez de primer piloto y D. Manuel

(4) En casa de la familia de D. Joaquín Díaz, se conservan tres cuadros al óleo del PEÑA ROCÍAS, en seco, durante esta espectacular varada.

Fernández de segundo, zarpó de Santander cargado de mineral el 31 de agosto para llegar a Blyth el 6 de septiembre. En el Estrecho de Dover, por cierto, se cruzó y se saludó con el PEÑA CASTILLO que regresaba del Mar del Norte a Santander. Rellenó carboneras y *pockets* para garantizar el ahorro de unas cuantas libras en el viaje redondo y salió el día 7. Nada más quedar fuera de puntas, fue violentamente abordado por su costado de estribor y a la altura de la bodega II, por el barco sueco BLANKA, que hacía pruebas de velocidad.

El PEÑA CABARGA, se hundió en pocos segundos, varando sobre la costa. Instalósele una caldereta sobre cubierta, y sin alijar el cargamento, fue reflotado, y entre dos aguas llevado a remolque a Blyth de nuevo, pero con tan mala suerte que, en el preciso momento de cruzar la barra, volvió de nuevo a hundirse, aunque se consiguió arrastrarle hacia un bajo próximo, en donde, al bajar la marea se quebrantó. No obstante, sin que el buque llegara a partirse, fue de nuevo reflotado el 12 de Septiembre y llevado a Newcastle para su reparación definitiva, de donde salió el 18 de noviembre con un cargamento completo de carbón, llegando a Santander el 22.

Todavía en el mes de diciembre de este mismo año, concretamente el día 20, cuando navegaba al mando del capitán Regato en viaje de Santander a Bilbao, a causa de la niebla, sufrió otro abordaje con el mercante asturiano PRIMERO, de 1.252 toneladas, a la altura de Cabo Quejo. Regresaron ambos buques con averías a Santander, afortunadamente no muy importantes, de las que el CABARGA fue reparado a los pocos días en Bilbao.

La sombra de 1904 se desvanecía al año siguiente con la marcha de la guerra ruso-japonesa. La compra masiva de buques por la Flota Voluntaria Rusa, y el fletamento de carboneros, situados en escala para apoyar el extraordinario viaje de la escuadra del almirante Rodjestwensky, determinó un respiro considerable en los mercados de buques y de fletes. Las flotas mercantes empezaban a salir de sus angustiosos apuros y la exportación de mineral español a alcanzar cifras espectaculares. Por los cuatro cargaderos del Astillero, Orconera, San Salvador, Complemento y Nueva Montaña se exportan nada menos que 870.000 toneladas de rubio (frente a las 525.000 del año 1898) y los recién nacidos Altos Hornos de Nueva Montaña empiezan a devorar carbón de Gales, emborronando de humo el fondo oeste de la bahía con un telón de chimeneas y estructuras gigantes.

La flotilla de «peñas» levantaba cabeza tras la mala racha. El PEÑA CASTILLO, que era mandado entonces por D. Joaquín Díaz y que había sustituido al PEÑA CABARGA en la ruta del Báltico, navegaba del Astillero a Blyth para llegar a Stettin. El retorno era indefectiblemente con madera

serrada o en troncos, a través del Canal de Kiel. En uno de aquellos viajes—uno que se extendió hasta el puerto de carga de Viborg, en el Golfo de Finlandia—el PEÑA cruzó la T a la escuadra de Rodjestwensky la noche trágica del 20 al 21 de octubre, en aguas del Fisher Bank. Iba a bordo del PEÑA CASTILLO montando su guardia de agregado, el inmortal José del Río, el gran poeta de la mar, que hacía sus «días de mar» en el barco bonito de la Santanderina de Navegación. Nunca olvidó el gran maestro de la pluma este estremecedor encuentro en alta mar, que fue luego motivo para varios de sus mejores artículos y tema de inspiración para algún poema.

La exportación minera de la provincia fue subiendo hasta alcanzar su cénit en 1910 y la Santanderina defendió airoosamente su contraseña, a pesar de la nueva baja ocurrida en el negocio naviero en los años precedentes a la Segunda Guerra mundial. El cuadro de utilidad de su flota en el ejercicio de 1906, arrojaba un beneficio que iba, desde el PEÑA CABARGA con 16 viajes y 31.401,21 pesetas hasta el PEÑA ANGUSTINA con sólo 11 viajes y 17.609,32 pesetas.

Los recorridos al Báltico y al Mar del Norte proseguían sin nuevos sucesos importantes, salvo una mala pasada que la cubertada de pinos del Báltico le jugó al PEÑA SAGRA en la proximidad de West Hartlepool, resuelta mediante echazón oportuna, que tuvo al buque a punto de perderse. Pero la novedad saliente se produce en 1912 con la incorporación a la flota de un nuevo barco: el PEÑA RUBIA.

El 10 de enero, a las 11 de la mañana, entró en el puerto de Santander a abanderarse. Se trataba de una unidad que no encajaba demasiado en la flota, porque era bastante mayor que sus compañeros. Era un barco de cajas, de 2.654 toneladas de registro y unas 4.500 de peso muerto; construido en 1912 por Richardson Dock, en Stockton, con el nombre de COLLINGWOOD para E. Nye de Londres. Tenía 94,71 metros de eslora, 13,41 de manga y 6,22 de puntal y andaba 9 nudos. Se compró a Vulcan Steel de Glasgow, y se pagaron por él 14.250 libras. Tomó el mando D. Alfredo Piris, y el día 20 se hizo a la mar, rumbo a Ardrossan con mineral. De allí fue a Cardiff y desde este puerto a la costa norteamericana, tocando Jacksonville y Tampa para regresar con fosfato a Barcelona. El PEÑA RUBIA navegó preferentemente en régimen de altura al otro lado del Atlántico, pero era barco caro y poco marinero y no se hizo viejo en la Santanderina.

A los pocos días de la entrada en servicio del PEÑA RUBIA, el ANGUSTINA varaba a la entrada de Stettin, en la costa alemana del Báltico, el mar sin mareas. Se reflató a los 2 ó 3 días, sin averías apenas. El PEÑA ROCÍAS volvió a varar por aquellos años en la barra de Rotterdam, quedando anegado y tuvo que reparar allí mismo. Lo mandaba entonces



«Compañía Montañesa de Navegación». — De izquierda a derecha: arriba el ASTILLERO y el MATIENZO; abajo el SAN SALVADOR y el CAMARGO. Colección de dibujos del capitán D. Luis Fons Diestro, que se conserva en la Escuela de Náutica de Santander







El PEÑA ROCÍAS embarrancado y totalmente en seco en Sunderland en 1904



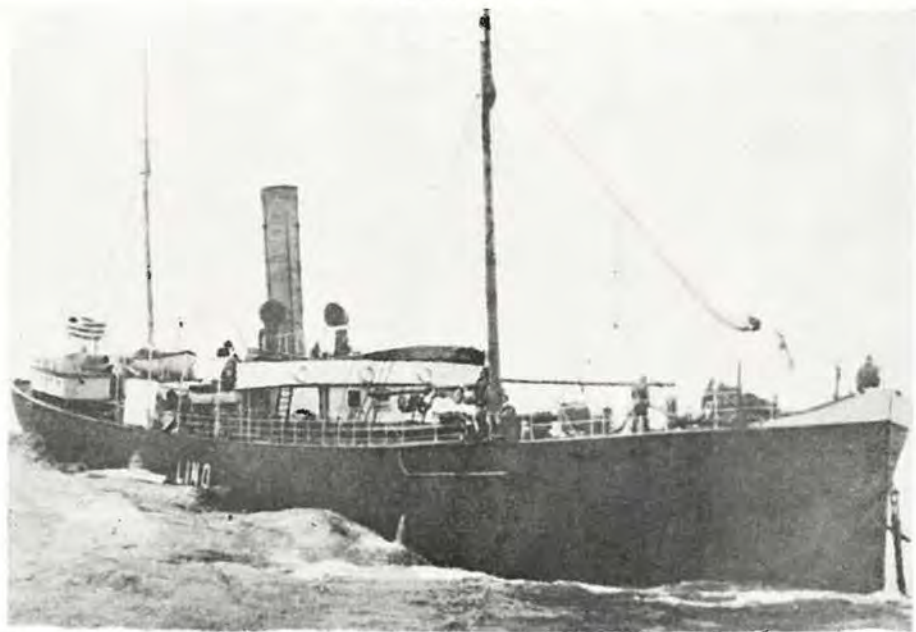
Así estaba el PEÑA ROCÍAS en los últimos años de su larga vida. Con el nombre de BRIQUETAS ZORROZA y la matrícula de Bilbao, atracado en el muelle de bloques



Última fotografía del PEÑA ROCÍAS obtenida por el Dr. Estrañi el 31 de diciembre de 1964, en el momento de subir a Parayas para su desguace, por sus propios medios



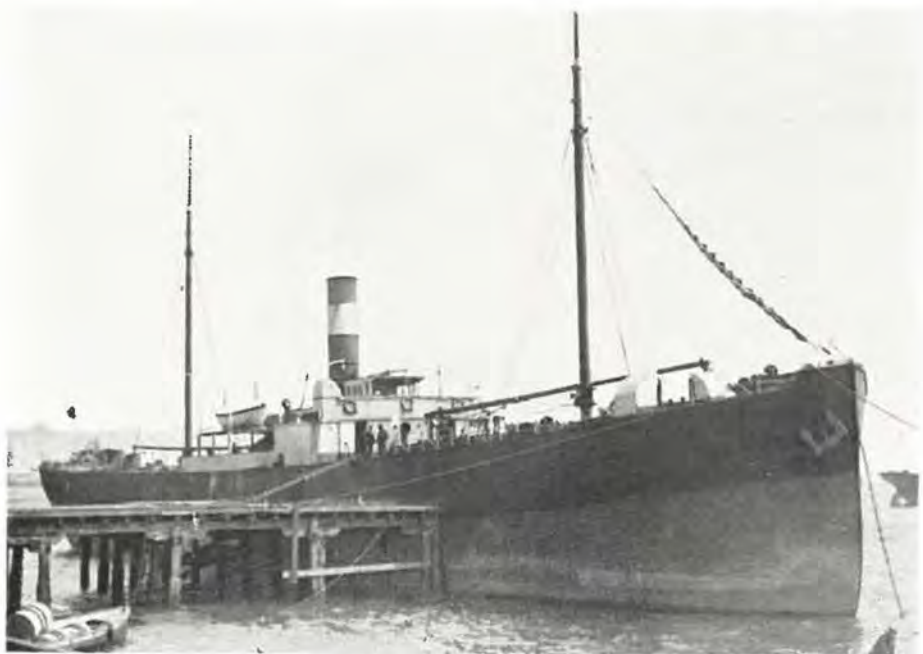
El PEÑA CASTILLO fue el buque más bonito de la Santanderina de Navegación. Fue construido en Escocia en 1899 y se hundió por choque con una mina el 19 de agosto de 1915



El LINO fue un buque inglés llamado LINNET, que se incendió en alta mar y fue remolcado a Santander. Pasó a propiedad de los armadores Corcho y Correa, sucesivamente y navegó bajo bandera uruguaya



El PEÑA ANGUSTINA el día de su llegada por vez primera a Santander. Se construyó en Newcastle en 1890 y naufragó el 30 de septiembre de 1929 en la costa de Irlanda, cuando navegaba con el nombre de ALBIA y la matrícula de Bilbao



El PEÑA ANGUSTINA atracado en una de las machinas de Maliaño. Obsérvese la vela de estay aferrada



Fotografías de los cargaderos de la Orconera (arriba) y de San Salvador (abajo), en la Ría del Astillero; corresponden a la época dorada de la exportación de mineral de hierro



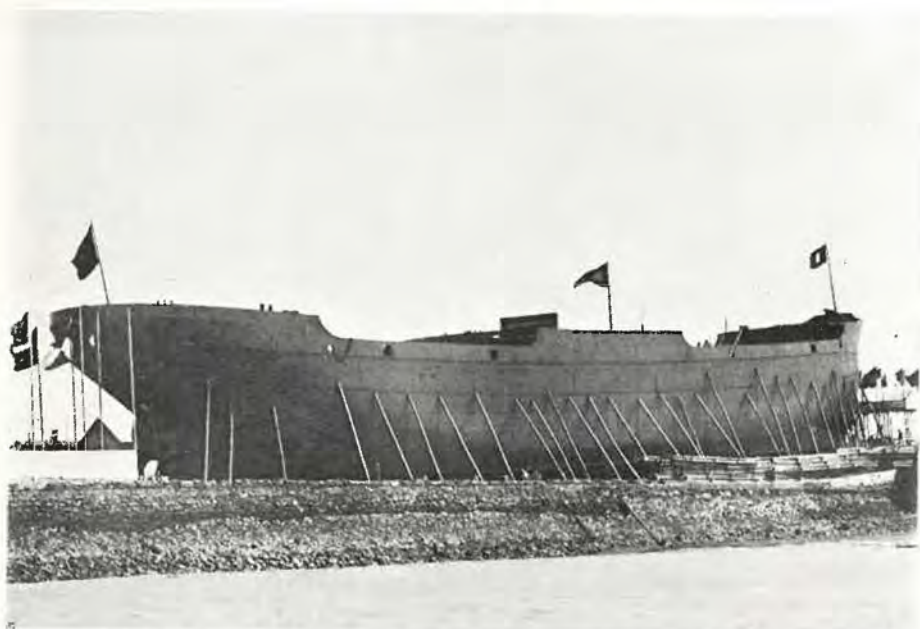


El PAULINA, de la Montañesa de Navegación, perdido por embarrancada el 11 de febrero de 1913 en las costas de Escocia. A las pocas horas de haber sido obtenida esta fotografía el buque se partió y se sumergió

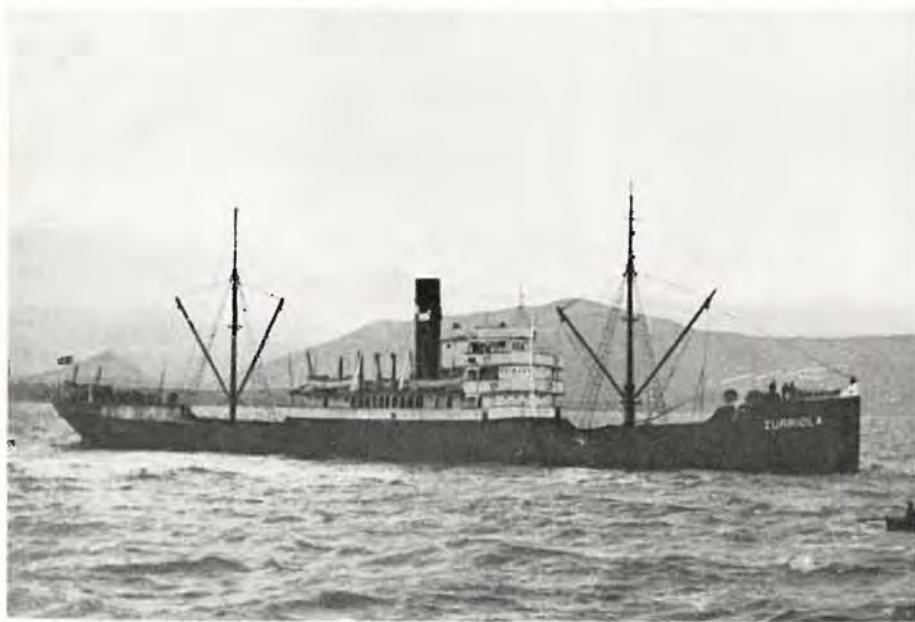


VAPOR "UDALA"

El vapor Asón de la Montañesa al ser entregado en 1901 a la Bilbaína de Navegación con el nombre de UDALA. El 17 de diciembre de 1916 fue hundido por un submarino alemán



El casco del JOSÉ DE ARAMBURU en la grada de los astilleros de Matagorda (Cádiz) de la Compañía Trasatlántica, dispuesto para su botadura. Se perdió el 6 de mayo de 1915 en la costa inglesa



El veterano MATIENZO de la Montañesa de Navegación, acabó sus días desguzado en 1964, cuando se llamaba ZURRIOLA y pertenecía a la Naviera Guipuzcoana. Esta fotografía fue obtenida durante la última estancia de dicho buque en Santander



Dos aspectos del PEDRO LUIS LACAVE, de la Sociedad Minera Cántabro-Asturiana. Tenía 2.129 toneladas y fue construido en Cádiz en 1903. Se vendió a armadores noruegos en 1916 y finalmente fue torpedeado. En la foto superior, en el dique seco de Gamazo



D. Juan Coll y Soriano, que al salir a viaje, saludaba siempre con la inconfundible sirena del Rocías a sus padres, que vivían en el Muelle.

* * *

En 1914 estalló la guerra. El rebaño de «Peñas» andaba repartido por los mares de Europa y fue precisamente el PEÑA ROCÍAS el primer barco de la matrícula que regresó a Santander después de iniciadas las hostilidades; recaló el 23 de agosto y procedía de Inglaterra.

Con la contienda mundial se inicia el más espectacular *boom* del negocio naviero de España, que dedica toda su flota mercante a comerciar con los Aliados. Por otra parte, la naciente industria española necesitaba de forma indudable del carbón inglés, supeditado a la balanza de pagos de la exportación minera. Y así, la flota de la Santanderina, cuando todavía el peligro submarino era sólo una posibilidad, es decir, los dos años primeros del conflicto, intensifica su esfuerzo. En 1915, los seis buques navegaban sin descanso; Piris pasa a la gerencia y se aumenta en un 25 por 100 el sueldo de los tripulantes (5).

En aquel buen momento psicológico, la compañía decide deshacerse del peligroso y antieconómico PEÑA RUBIA. El último viaje lo dio el 31 de marzo de 1915 zarpando de Charleston con algodón para Barcelona. El 27 de abril se vende a la casa Hijos de J. Tayá, de Barcelona, en 450.000 pesetas, quedando trasladada su matrícula a Bilbao el 9 de julio siguiente y tomando el nombre de JOSEFA RAICH (6).

Aquel mismo año se registró en el mes de febrero, uno de los mayores temporales que se han conocido en el Cantabrico. El día 21 salió el PEÑA SAGRA de Santander para Cardiff y a 40' al norte de Cabo Mayor, fue sorprendido por el tiempo. Tras una lucha titánica contra las mares, en la que perdió el puente, la bitácora, las dos balleneras y el auxiliar, el gobierno de popa y toda la maniobra, consiguió arribar a ciegas a Santander llegando en un estado lastimoso.

(5) La nómina del PEÑA CABARGA a fines de siglo pagaba 75 duros al mes para el capitán, 35 al 1.º oficial, 14 a los marineros y 12 a los paleros; el Ayudante de Máquinas cobraba 12 duros y de ellos se descontaban 10 pesetas para el calderero; la manutención diaria del oficial era 2,75 ptas., la de maquinista 1,75 y la de la tripulación 1,50.

(6) El JOSEFA RAICH se perdió el 10-2-17 en un viaje de Nueva York a Barcelona, en pleno Atlántico en 39°-40° N y 68°-39° W y en medio de un horrible temporal, tras una agonía dramática. Treinta supervivientes fueron providencialmente salvados por el trasatlántico español ANTONIO LÓPEZ que se cruzó en la ruta.

A los pocos meses, se registró el luctuoso suceso de la muerte del capitán del PEÑA CABARGA D. Arturo Velasco, ocurrida en Glasgow. Tomó el mando el primer piloto D. José M.^a Munguía y con el cadáver a bordo, regresó el buque a Santander en donde se le hizo un sentido y popular recibimiento, acudiendo toda la ciudad al muelle; desde el propio barco, con las banderas a media asta, salió el entierro presidido por el Consejo de la Compañía y con todo el mundo náutico del Santander de entonces, Atarazanas arriba hasta Numancia.

Pero 1915 iba a ser un año importante en la historia de la Santanderina. Habían empezado a menudear los incidentes con los submarinos alemanes; el 29 de marzo el PEÑA SAGRA, llevando a bordo la tripulación del mercante español URIARTE N.º 4 vendido en Inglaterra, se tropieza con uno sin consecuencias. El 31 de mayo el PEÑA ANGUSTINA, al mando del capitán D. Mariano Portilla es detenido por el «U-28», cuando regresaba de Manchester a Santander con brea para la fabricación de briquetas. Volvió a ser detenido otra ocasión y concluyó todo ello en 1917 con el secuestro temporal del buque en Saint Nazaire por los franceses, que Dios sabe por qué, llegaron a sospechar injustamente en la complicidad del buque santanderino con los submarinos enemigos. Tras una serie de episodios en tierra, bastante desagradables, al fin fue puesto el buque en libertad, regresando a Santander.

Pero el PEÑA CASTILLO no regresó jamás de aquellos peligrosos viajes al Norte. El día 16 de agosto a las 10 de la noche, dejaba Santander por la popa con destino a Glasgow. Lo mandaba D. Ambrosio Anero, con D. Luis Bengoa de primero, D. Mario Blanc de segundo, D. Rogelio del Ojo de Jefe de máquinas y D. José Álvarez de segundo maquinista; un total de 24 tripulantes. La navegación transcurría normalmente, con buen tiempo y mar bella; recaló el buque a Ouessant y de allí se dio rumbo al paso de Seven Stones, entre las Scilly y Land's End. Continuaba el barco desde allí en demanda de la primera recalada, que era la del conjunto rocoso de las Islas Smalls. El capitán, atento a los cambios de rumbo, se tumbó vestido a descansar un momento en el diván del cuarto de derrota a eso de las dos de la mañana, y se efectuó el relevo de la guardia del puente. A las dos y media en punto de la madrugada del 19 de agosto de 1915, el PEÑA CASTILLO, estando 36' al Norte de Wolf Rock, fue sacudido violentamente por una enorme explosión. Había chocado con una mina, por la misma proa. Se levantó un surtidor de agua en el castillo que se desplomó sobre el puente, y el barco inmediatamente hirió de proa comenzando a hundirse; el mamparo de colisión se había desfondado y el agua penetraba como una tromba en la bodega n.º 1. La tripulación, que dormía en el rancho, forzosamente debió morir instantáneamente.

En el centro del buque sólo estaban en pie el primer oficial Bengoa,

su timonel, un mozo de cámara que se había levantado para servir café al piloto, el segundo maquinista, que descansaba un momento en la cocina y el marinero de retén apoyado contra la chimenea en el guarda-calor. Sin tiempo para nada; en cuestión de instantes—muy pocos—el timonel y el oficial comenzaron a intentar zallar uno de los botes tras el puente, pero antes de quince segundos, el PEÑA CASTILLO se sumergió en picado, con la hélice girando al aire y dando al cielo los borbotones negros de su chimenea. El oficial y el timonel, agarrados a la bancada de la ballenera, fueron arrastrados al fondo; el maquinista había bajado a su puesto en la máquina y el mozo, sorprendido con la taza de café en la bandeja, desapareció. En el remolino de las aguas, sobreflota el bote y aferrado a la guirnalda, el oficial Bengoa; el timonel, sin duda, se soltó y pereció instantáneamente; por el contrario el marinero de retén y el mozo—Donato García y Cipriano Porrúa—consiguieron acercarse y se unen al oficial junto a la embarcación tumbada; lejos se oyen gritos roncacos de auxilio que se van apagando. A la medialuz de la madrugada, el transporte inglés SIZER CASTLE, recoge a los tres únicos supervivientes de toda la tripulación montañesa. En Cardiff embarcaron en el PEÑA SAGRA y regresaron el día 7 de septiembre a Santander.

La noticia de la pérdida del PEÑA CASTILLO causó gran sensación en toda España, porque coincide con el comienzo de la racha espantosa de catástrofes de nuestra flota mercante, como consecuencia de la guerra. En aquellos mismos días fue torpedeado y hundido el ISIDORO, de Echevarrieta, en el mar de Irlanda, y de allí a poco después empezaron ya los ataques ininterrumpidamente.

La impresión en Santander fue tristísima. El día 21 se tuvieron aquí las primeras noticias; muy imprecisas. Un telegrama del Ministro de Estado diciendo que la tripulación estaba salvada. El 23, la madre de Bengoa recibe un telegrama de su hijo desde Manchester y el 26 llega a la oficina de la naviera un extenso cable del propio Bengoa explicando con algún detalle la catástrofe.

A partir de este momento, es cuando puede decirse que empieza a declinar la buena estrella de esta entrañable Compañía. Las vísperas de la Navidad de 1916, por rara casualidad, sorprendían a los cuatro «peñas» supervivientes en aguas de la bahía. Desde los días de la huelga de 1904 no habían vuelto a coincidir todos en el redil del puerto de casa. Y ésta fue la última. El PEÑA SAGRA, que zarpó en aquellos días a Cardiff al mando del capitán Munguía, sufrió, según su extraña costumbre, el ataque furioso de un temporal que se recuerda porque en él se perdió trágicamente el mercante español MARIANO BENLLURE. Ocho días tardó en llegar a Cardiff el SAGRA, sin botes, ni mangueras. Había estado 40 horas a la capa y echando aceite por las escobenes, a la altura de Ribadesella; las mares les entraban por la proa, inundaban las cajas, y saltando por el

alcázar, salían por la popa arrastrando trincas y encerados. Fue muy posiblemente éste el mayor temporal que aguantó este valiente barco que conservaba en su historial un record espeluznante de ellos.

Los años 17 y 18, con el paroxismo de la guerra submarina y el desquiciamiento final de los fletes y de las navieras, fueron realmente los de la liquidación de la época dorada de la Santanderina.

La dureza de la guerra naval en las costas de Europa impone un cambio en el tráfico y el PEÑA ANGUSTINA zarpa para Cuba y Pensacola el 19 de febrero de 1917; regresando el 16 de abril a Avilés y Santander para entrar en dique. El PEÑA ROCÍAS da un viaje a Buenos Aires, requisado, para hacer un transporte de grano a España; viaje increíble, más bien inconcebible, con sus escasas 2.500 toneladas de panza y sus carboneras de juguete con escotillas en cubierta por la cara de proa de la caseta del servomotor (7).

El 30 de julio de ese mismo año de 1917, el PEÑA CABARGA, sufrió un incendio mientras cargaba carbón en el puerto de Musel, que fue sofocado con la ayuda de la tripulación del correo P. DE SATRÚSTEGUI; mandaba el barco D. Benito Cereceda, llevando de piloto a D. Luis Bengoa.

La almoneda de los viejos «peñas» vino enseguida. El 23 de octubre de 1918 se otorgó la escritura de venta del PEÑA SAGRA en 4.211.350 pesetas a la Cía. Naviera Bermeo, de San Sebastián, y enseguida tomó el nombre de BERMEO. Bajo los nuevos colores navegó hasta la disolución de tal naviera y el año 1926 pasa a la Cía. Trasmediterránea en 1.275.000 pesetas y se rebautiza RÍO BESOS, desguazándose finalmente en Barcelona en 1935 (8).

Al mes siguiente, el día 20 de noviembre exactamente, se daban de baja en la matrícula el PEÑA ANGUSTINA y el PEÑA CABARGA, pasando a la de Bilbao como propiedad de la Cía. de Navegación Vizcaya. Pasaron

(7) Hasta el cancionero popular y marinero santanderino, pintoresco como pocos, recogió en coplas infames el suceso:

*«qué barquito será aquel
que viene por altos mares
si será el «Peña Rocías»
que vuelve de Buenos Aires.»*

(8) El RÍO BESOS, bajo el gallardetón de Trasmediterránea, en unión de otros varios «ríos» realizó servicio regular de cabotaje por toda la Península. En octubre de 1931 sirvió de cárcel para presos políticos en el puerto de Barcelona. El 22 de enero de 1934, entrando sin práctico en Santander en medio de un chubasco, varó sobre uno de los sables de la bahía, siendo reflotado a la mañana siguiente (mal final hubiera sido éste para un buque santanderino de la cepa del viejo PEÑA SAGRA). En marzo de 1935 se amarró en Mahón y de allí fue al desguace el 5 de agosto a manos de la casa Torrás y Construcciones.

a llamarse ALBIA y ABANDO; el ALBIA se perdió el 30 de septiembre de 1929 cerca de Ayen, en Larme, (costa norte de Irlanda) y el ABANDO continúa navegando todavía bajo el nombre de LLUSANÉS (9).

Como vemos, en un momento, la nutrida flota de la Santanderina quedó reducida a la nada. Sólo el valiente PEÑA ROCÍAS quedaba bajo la contraseña, e incluso hay un momento, a final del 18, en que se le da también por vendido, tras haber dado el correspondiente susto, varando en la boca de San Esteban de Pravia cuando salía con un cargamento completo de carbón para Barcelona y permaneciendo tres días en peligrosa situación.

Sin embargo, el bravo Rocías sobrevivió; tras la desbandada de sus hermanos, en 1919 la compañía redujo su capital social y sólo conservó al barco símbolo del esfuerzo marítimo y naviero santanderino de fines de siglo. El PUNTA ROSTRÍO, o el PEÑA ROÑOSA, alias familiares que en ocasiones le pusieron al veterano Rocías, la vena literaria o la ironía pejina (10).

* * *

La postguerra de la primera conflagración mundial provocó un espantoso cataclismo en la economía y de forma espectacular y dramática en la marina mercante de todo el mundo. A los pocos meses de finalizado el conflicto sobraban barcos por todos los puertos del orbe, y naturalmente, sobraban navieros y marinos. En tres o cuatro años quebraron más armadores que en un siglo de campañas coloniales o de guerras a pequeña escala y todos los rincones de las costas eran insuficientes para alojar los miles y miles de barcos inactivos de todas las edades, clases, banderas y tamaños.

España no fue una excepción, ni mucho menos. Y Santander sufrió en su matrícula de forma inexorable todas las desgracias de la crisis. El

(9) El ABANDO se hizo famoso por la explosión ocurrida por sabotaje en su sala de máquinas en agosto de 1933. Durante la guerra civil, quedó en la zona gubernamental, siendo capturado por el destructor nacional VELASCO el día 8 de septiembre de 1936 en el Cantábrico, cuando salía de Asturias cargado con 2.383 toneladas de carbón; fue llevado a Ferrol en donde permaneció bastantes meses amarrado hasta que se reorganizaron los servicios mercantes normales bajo el pabellón nacional.

En 1963 deja la naviera Vizcaya, y tomando el nombre de LLUSANÉS pasó a la naviera asturiana del grupo Riva, en cuyos astilleros había sido reparado.

(10) La encantadora novela corta *La Vena del Hierro* del notable escritor y poeta montañés D. José M.^a de Aguirre y Escalante, se desarrolla a bordo del PEÑA ROCÍAS, al que disfraza como PUNTA ROSTRÍO.

último «Peña», se amarró el 5 de octubre de 1921; era entonces capitán D. José Manuel Sainz Martínez, quien lo llevó hasta las inmediaciones de la isla de Pedrosa, sobre el canal de la Ría del Astillero, dejándole fondeado con las dos anclas. El 16 de febrero de 1922 fue desamarrado y así, continuó a trancas y barrancas en un prodigio funambulesco de equilibrio, en la dificultad constante de una economía peor que precaria.

Sin embargo, en 1923, a los cinco años de su propia renuncia, la Santanderina pudo volver por sus fueros. Los precios de los barcos eran auténticas gangas y surgió la oportunidad de un «segunda mano» en buenas condiciones. Se trataba del mercante inglés NORRISTON, propiedad del armador de Glasgow W. S. Miller, quien en 1912 lo había adquirido con el nombre de EDDYSTONE de la naviera londinense Farray Groves. Este barco, que costó 11.000 libras, era un «Peña» intermedio entre la hornada de la vieja guardia y el PEÑA RUBIA. Tenía 2.327 toneladas de registro y 3.750 de carga; se había construido en 1895 por Richardson & Duck, en Stockton (los mismos constructores del PEÑA RUBIA), y era de 82,88 metros de eslora por 12,8 de manga y 5,7 de puntal, con máquina de vapor de 864 caballos y 10,5 nudos de marcha. El PEÑA LABRA fue un barco bonito de líneas, gracioso y bien proporcionado; del tipo «partial awning deck», es decir, semejante al PEÑA ANGUSTINA, pero más airoso. Entró por primera vez en Santander el 26 de marzo al mando de D. Manuel Gómez de la Sota, con Coterillo de primer oficial y Luis Fernández de segundo. A los dos meses, en un galernazo de verano en pleno Canal, y en viaje a Cartagena con carbón, tuvo que arribar en Torbay.

* * *

La Santanderina de Navegación, se muere definitivamente en los treinta, pero su agonía se remonta casi al mismo día de su último esfuerzo: la entrada en servicio del PEÑA LABRA.

El año 1926 hizo el PEÑA ROCÍAS su última cabriola embarrancando en la Laja, el día 20 de noviembre, cuando salía cargado de mineral. Hubo que alijarle 300 toneladas para que reflotase, arribando a Ayamonte. Poco después, amarró de nuevo en Santander en compañía del PEÑA LABRA, recién reparado en 1929, y de otros varios tramps de la matrícula.

A fines de 1933, el PEÑA LABRA se vendió a D. Andrés Vega Gorostegui, para su desguace en el Astillero. En cuatro meses fue desmantelado y en el 19 de julio de 1934 ya no quedaba del último «peña» ni el menor vestigio; se fue a continuación del FERNANDO, del TARRACO, del OYARZUN y antes de la ejecución del IGNACIA AGUADO, todos barcos grandes,

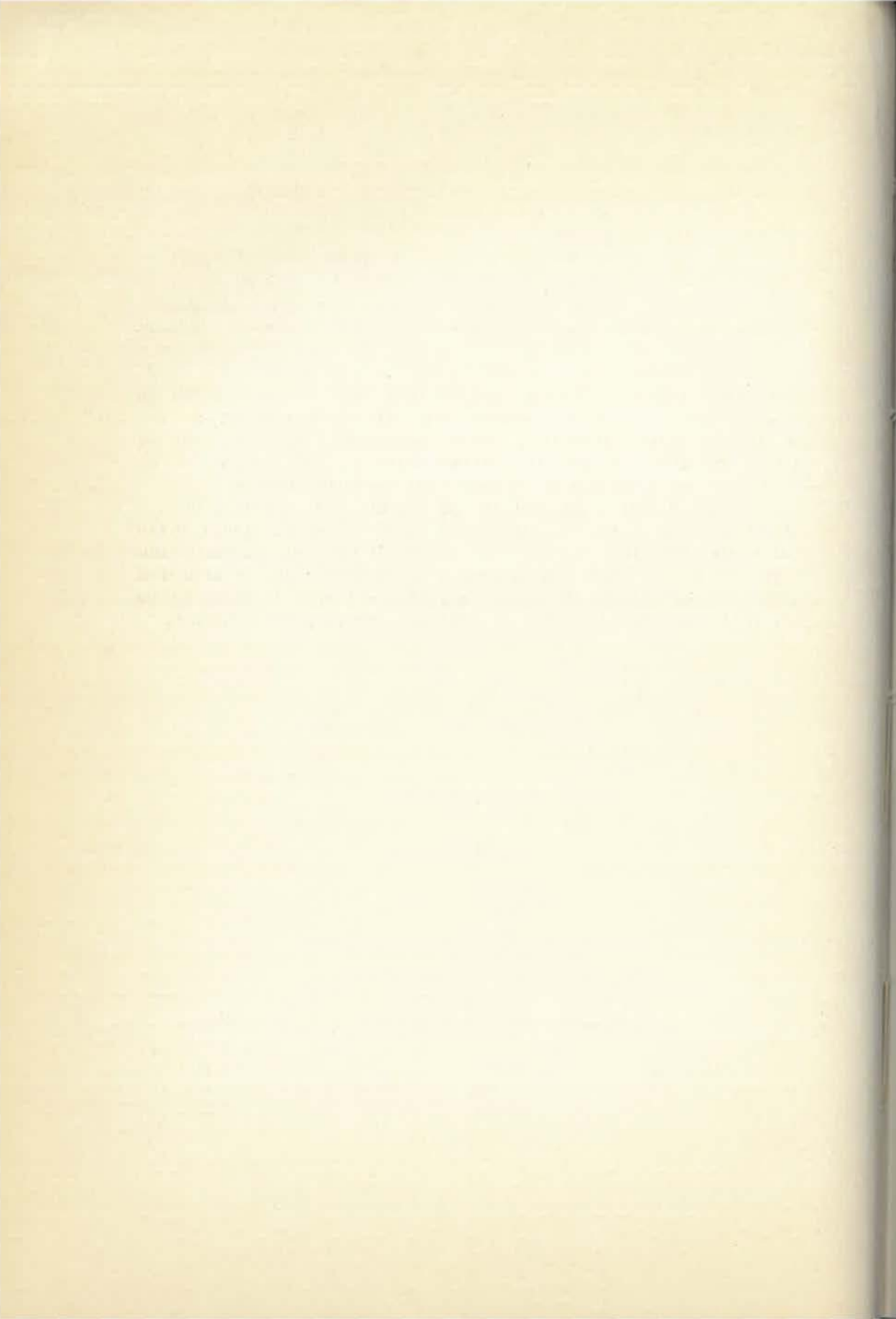
deshechos en el Astillero, en lo que pudiera llamarse notable y próximo antecedente de la actual gran factoría desguazadora de Parayas de Recuperaciones Submarinas.

El PEÑA ROCÍAS fue embargado por los astilleros de Corcho el 10 de enero de 1933 para garantía de una deuda de 80.811 pesetas. El día 8 salió para Bilbao camino del desguace, y el 30 de agosto se subastó públicamente, quedándose con él en 65.000 pesetas el armador bilbaíno D. Antonio de Menchaca.

El 5 de julio de 1934 se autorizó su inscripción en la matrícula de Bilbao, que se realizó el día 20 al folio 414 de la lista 1.^a y el 7 de julio de 1936 cambia su maravilloso nombre, que tanto significaba en 40 años de historia naviera montañesa, por el absurdo de BRIQUETAS ZORROZA, con el que murió desguazado—también como el LABRA en la Ría del Astillero—, en el mismísimo Parayas y tan sólo hace dos años (11).

Ha sido un brindis emocionante del destino, éste de traer a morir a su ciudad, a su bahía, y a un tiro de piedra de los cargaderos donde tantísimas veces rindió viaje, al PEÑA ROCÍAS, el barco que parecía eterno, como los montes duros que le prestan el nombre y que se asoman al puerto sobre el mirador de Alisas. Tenía que morir entre nosotros, porque era un pedazo vivo de la vida de Santander, hecho hierro e historia.

(11) El BRIQUETAS ZORROZA fue requisado por el Gobierno de la República y desde Bilbao, antes de la caída de esta población, huyó a Burdeos en donde quedó internado. El 10-3-39 allí mismo fue intervenido por el Gobierno Nacional, a petición de sus legítimos armadores, quienes lo rescataron y trajeron a España. Pocos meses antes de su desguace cambió de armador y vino a morir a Santander con la ocurrencia de su chimenea pintada de amarillo.



La Compañía Montañesa o la adversidad.—El «Lino»

LA segunda naviera local en importancia, de las que se constituyeron para dar avío a la exportación minera, fue la Compañía Montañesa de Navegación, fundada en el 23 de marzo de 1899, es decir, más tarde que la Santanderina, e inscrita el 10 de abril del mismo año. Su primera sesión se celebró en el Banco de Santander y comenzó con un capital social de 2,7 millones de pesetas. Era Presidente D. José Azcona, vice-presidente D. Adolfo Chauton, secretario D. Ricardo Martínez Rodrigo, y vocales D. Esteban Diego, D. Remigio Lastra, D. Leonardo Corcho, D. Julio Yllera, D. Domingo Ortueta y D. Antonio Basterrechea; más tarde formaron en el Consejo D. Aureo Gómez Setién, D. Manuel Torre y D. Juan Manuel Galán. La Gerencia se llevó ininterrumpidamente por la casa Modesto Piñeiro y Cía., hasta la total disolución de la sociedad. La empresa se creó sobre la base de importantes capitales procedentes de América, labrados a base de esfuerzo y constancia, por indianos montañeses que dieron así un mentís rotundo al viejo tópico del inmovilismo de los caudales de origen ultramarino.

La flota se constituyó, al igual que la Santanderina, a base de vapores de porte medio, aptos para el tráfico, con acceso a los cargaderos cantábricos y a los terminales ingleses. Todos ellos llevarían nombres de pueblos o cotos mineros santanderinos, y las tripulaciones eran plenamente montañesas. La contraseña era cuadra, blanca y sobre ella las iniciales enlazadas en rojo. La chimenea era negra con franja blanca y sobre ésta las iniciales C M en idéntica disposición; los cascos negros con fondos rojos y arboladura marrón oscuro, y como nota curiosa la particularidad de llevar el nombre en letras muy grandes en la medianía del costado.

El destino quiso para esta meritoria empresa, una aterradora serie de percances en su flota, que acabaron con su esfuerzo entusiasta de los primeros años. No mereció, en forma alguna, este maltrato de la suerte, que en los negocios y muy en particular en los de signo naviero, es por demás injusta y severa.

En el mismo año de 1899, la Montañesa adquirió nada menos que cuatro buques con unas diez mil toneladas de peso muerto. Fueron estos el SAN SALVADOR, el ASTILLERO, el MATIENZO y el CAMARGO.

El SAN SALVADOR hizo su primera entrada en Santander el 19 de marzo de 1899 procedente del Reino Unido y quedó atracado en el muelle de Dehesa, que coincidía aproximadamente con el espacio que hoy ocupa el desembarcadero de pasajeros; es decir, en el mismísimo corazón de la ciudad. Aquí se abanderó definitivamente bajo el mando del capitán D. José Casuso.

Era un barco del tipo «partial awning deck», es decir, con caja en la bodega 3, única que llevaba a popa. Había sido construido aquel mismo año por Russell & Co., en Port Glasgow (Escocia). Tenía un registro bruto de 1.348 toneladas. Tenía 70 metros de eslora, 10,3 de manga y 15 pies de puntal. Cargaba aproximadamente 1.950 toneladas y llevaba máquina de vapor con una sola caldera.

El ASTILLERO, entró el día 8 de mayo, quedando terminado su expediente de abanderamiento en julio, al mando de D. Fernando Gutiérrez-Cueto. No era un barco de primera mano, aunque sí totalmente nuevo, pues se había construido el año anterior—1898—por A. Rodger & Co., también en Port Glasgow, para armadores británicos con el nombre de OBSIDIAN. Era de 1.488 toneladas de registro bruto, casco de acero de 76,5 metros de eslora por 10,5 de manga y 5 de puntal; cargaba 2.200 toneladas y tenía estructura de cajas, con pozo profundo en la bodega número 1.

El 6 de junio, salía de Sunderland para Burdeos y Santander el tercer buque de la Montañesa: el MATIENZO, encargado ex-profeso a los astilleros británicos de R. Thompson & Sons, en Sunderland. Era bastante mayor que los anteriores, con 1.874 toneladas de registro bruto y 3.100 de peso muerto, 84,5 metros de eslora, 12, 5 de manga y 5,4 de puntal. Su construcción robusta y recta, era de cajas y llevaba máquina de triple expansión de 740 caballos con 8 nudos de marcha. Había costado 27.000 libras esterlinas y era una excelente unidad que se mantuvo bastante tiempo a la cabeza de la flota minera de Santander.

Por último, el 18 de julio de 1899, llegó a nuestra bahía el cuarto vapor, que fue el CAMARGO. Era el más viejo de todos, ya que se había construido en 1895, en Kinghorn, por J. Scott & Co., con el nombre de BENHEAD para el armador de Liverpool Joseph Hoult. Registraba 1.911 toneladas con unas 2.800 de carga, y sus dimensiones eran 250

pies de eslora, por 38'1 de manga y 19'5 de puntal; tenía alcázar y castillo y llevaba máquina de vapor al centro con dos calderas escocesas. Llegó al mando del capitán D. Feliciano Fernández Alcalde y quedó concluido su expediente de abanderamiento el 25 de julio.

El primer ejercicio de la Montañesa de Navegación, fue bueno. Tenía que serlo. La flota había dado en su corta vida de sólo meses, 25 viajes redondos, con un beneficio de 157. 530 pesetas; se repartió un dividendo de 90.000.

En aquel primer año del siglo, la relación de plantilla de la compañía, recoge dos sucesos bien diferentes; la boda del capitán del CAMARGO en el mes de mayo, en Torrelavega, y la trágica muerte del primer oficial de este mismo buque. Bajaba el barco el 30 de noviembre cargado del Astillero, para Rotterdam y a eso de las 9 de la mañana, al estar de través con La Comba, se oyó a bordo un disparo que procedía del camarote del primer piloto. En efecto; el pobre muchacho, de 21 años, hijo del 2.º Jefe de la Guardia Civil de Santander, se había quitado la vida; dejaba escritas dos cartas, una para el juez y otra para una chica bien conocida de Santander... Se llamaba este joven oficial D. Francisco Samaniego Alfonsetti y su trágica desaparición fue un suceso imborrable en la memoria de la gran familia náutica santanderina. En mil novecientos, los desengaños amorosos sólo se «solucionaban» a base de sable o pistola; repugnante herencia del romanticismo caduco.

El 3 de enero de 1901, llegó el ASTILLERO a Santander, conduciendo la tripulación del mercante bilbaíno ENECURI, perdido cerca de Portland el día de Noche Vieja y ahogándose en el suceso su capitán D. José Román.

* * *

La marcha de la Montañesa en los primeros años prosiguió serenamente. Los buques efectuaban idénticos tráficos que los de la Santanderina y su escenario era siempre los mares de Europa y las rutas del mineral. El año 1903 registró, en letras de molde, la pintoresca regata en desafío cruzado entre el ASTILLERO y el CAMARGO. Mandaba el primero D. Salustiano Castro y el segundo D. Teodoro Ruiz Gutiérrez. Salieron ambos buques juntos de Santander a Rotterdam; se esperaron en el Sardinero, y a toque de silbo, se lanzaron rumbo a Ouessant con toda la fuerza de sus máquinas. La regata tenía dos fases, puesto que ambos buques regresaban también juntos a casa. La prueba de ida la ganó el CAMARGO por cuatro horas de ventaja sobre su compañero; en cambio la de regreso la ganó el ASTILLERO, con lo que las cosas quedaron en paz.

En ese mismo año, el propio ASTILLERO, y con el mismo capitán, el día 22 de octubre, en un viaje análogo de Santander a Rotterdam, alcanzado por un fuerte temporal en aguas del Mar del Norte, embarrancó sobre la costa holandesa. Afortunadamente pudo salir con ayuda de las mareas y por sus propios medios.

1906, ya fue un año demasiado movido para la empresa; era como un presagio de lo que la estaba esperando. El 9 de marzo regresaba de Rotterdam a Santander el SAN SALVADOR; mandaba el barco D. Manuel Martínez Arnüero y llevaba de piloto a D. Vicente Castro. A la salida del Canal de la Mancha se encontraron abandonado el velero inglés EDITH LOUISE, que estaba cargado de petróleo en latas. Pararon, lo marinaron y pasando un remolque por seno por la fogonadura del trinquete del velero, se pusieron en marcha con su presa rumbo a casa. Pero la suerte, nunca estuvo con la Montañesa y sus hombres. En un estrecho-nazo, el inglés dio un crujido y empezó a hundirse rápidamente, por lo que la tripulación santanderina hubo de picar el remolque enseguida, abandonando así todas sus ilusiones.

A los pocos días, el 12 de abril, se recibía en Santander la noticia de la embarrancada del CAMARGO. Estaba dando un viaje del Astillero a Middlesbro. Este percance, más grave que los anteriores, requirió la presencia de buques de salvamento; un remolcador consiguió reflotarlo y llevarlo a reparar a Margate, en la boca sur del estuario del Támesis.

A final de este año, exactamente el 6 de Diciembre, regresó de arribada a la bahía el SAN SALVADOR con un hombre herido; era el piloto José del Río. El barco había zarpado—como siempre—del Astillero con mineral para Rotterdam y fue sorprendido en pleno Cantábrico por un temporal horroroso. El buque se puso a la capa; daba enormes arfadas y embarcaba marés enteras por la proa. Estando en estas difícilísimas circunstancias, se desvenegó el fogue de capa que se daba entonces en los vapores en el estay de proa; José del Río bajó del puente con tres hombres y fue a cazar el puño de la vela que gualdrapeaba como loca sobre el castillo, en este momento, encapilló un golpe de mar por la amura y derribó al piloto arrastrándolo hasta la borda entre la cubierta y el abismo en donde quedó colgado exánime. De allí fue rescatado por el contra maestre y llevado a la cámara. Se rompió la capa y el barco regresó a Santander para desembarcar al herido. José del Río, el eximio poeta de la mar, que llegó a ser figura señera de la literatura española, abandonó para siempre en ese viaje su profesión de marino mercante y tras su convalecencia, pasó como periodista a la redacción del diario local *La Atalaya*.

El invierno de 1907 fue espantoso. Y para la Montañesa fatal. En el mes de septiembre, el primer toque lo dio de nuevo el SAN SALVADOR. Viniendo de Hamburgo con un cargamento de tabaco, se le declaró un incendio en la bodega n.º 2 en pleno Mar del Norte. Sin abandonar viaje, el capitán D. Manuel Martínez Arnuero, ordenó perforar el pasillo de la cámara y el comedor de maquinistas, debajo de los cuales estaba el fuego, para introducir mangueras, con lo que se logró extinguir prácticamente el incendio antes de llegar el barco a Santander.

A los pocos días, el ASTILLERO, en la boca de Rotterdam, era abordado en niebla por el vapor inglés TEAL, resultando con averías en la amura de babor; así regresó a reparar a Santander, a donde llegó por sus medios el 17 de noviembre.

En este mismo mes, se produce la espantosa pérdida del SAN SALVADOR por corrimiento de su carga, suceso luctuoso en la vida local de la ciudad y en los anales de la moderna Marina Mercante española cuyos antecedentes se desarrollaron así:

En diciembre de 1906, un buque inglés tomó en los cargaderos de San Salvador de Heras, un cargamento de fangos de mineral de hierro que se llevaba a Gran Bretaña a precios tirados para su empleo en la fabricación de cacharrería. El flete se hizo a tres chelines con cuatro peniques, equivalentes entonces a 4,40 pesetas y el buque desapareció misteriosamente sin llegar jamás a su destino.

En enero de 1907, el SAN SALVADOR fue fletado para dar un viaje con fanguillo; iba de capitán interino D. Manuel Fernández y Fernández por haberse quedado enfermo en tierra el titular D. Manuel Martínez Arnuero. Salió el día 15 a las cuatro de la tarde y a las 11 de la noche el buque, por el corrimiento de la papilla semisólida que constituía el cargamento por efecto de los balances, tomó peligrosa escora que determinó a su capitán a regresar a Santander con 15 grados de tumba. Se trimó el mineral y se le hicieron unas encajonadas en tierra, con lo que el SAN SALVADOR rindió su viaje a Rotterdam, no sin antes haberse negado a emprenderlo una gran parte de la tripulación que optó por desembarcarse.

En noviembre se volvió a cerrar otro viaje de esta clase y también para el mismo barco. Iba de capitán entonces su titular D. Manuel Martínez y llevaba de primer oficial precisamente al capitán interino del viaje anterior. Iba como pasajero de transporte el capitán del mercante santanderino PEDRO LUIS LACAVE, con su primer oficial, su maquinista y su mayordomo. Se consideró suficiente como mamparo divisorio para evitar corrimientos de la carga el túnel de la hélice en la bodega 3—única de popa—, y respectivo a las de proa, se optó por sustituir la clásica estiba de mineral de hierro en forma de pirámide para elevar el centro de gravedad, por el extendido del mismo sobre el plan, en la idea de que

se disminuyera el riesgo de desmoronamiento de la pirámide. Parece también casi seguro que en estas bodegas de proa el buque no obstante, llevaba arcadas muy sencillas.

El 23 de noviembre al atardecer y con buen tiempo, largó amarras el SAN SALVADOR. A eso de las 10 de la noche empezó a refrescar el viento NW y a las 12 el buque toma una pequeña escora. Tras de deliberar los tres capitanes, en contra de la opinión del que iba de primero, se decide proseguir el viaje, pero al día siguiente 24 a las 8 de la mañana, visto el malísimo cariz del tiempo y la importante tumba que el barco sigue tomando, se acuerda la arribada a Belle Ile.

La singladura del 24 fue angustiosa y el buque, por efecto de la escora, perdió casi totalmente el gobierno. Toda la tripulación fue enviada a la bodega de popa a palear el cargamento y por dos o tres veces consiguieron adrizar parcialmente el buque, pero éste, que se ha atravesado a la mar, recibe constantemente los golpes de costado, y otras tantas veces vuelve a desparramarse el funesto cargamento haciéndolo dormirse sobre su costado de estribor.

El 25 de madrugada, el agua llega ya sobre cubierta a la altura de las brazolas de las escotillas y empieza a entrar en las bodegas. Es el fin. El capitán ordena parar la máquina y comienza el abandono del buque. El bote de babor está inutilizado por la enorme tumba que impide echarlo por su costado; pasarlo a mano sobre el guardacalor es prácticamente imposible. Todo el mundo ha de utilizar forzosamente la ballenera de estribor. Ante la muerte, se relaja la disciplina y se producen las primeras locuras y desórdenes; unos quieren largarse en la embarcación; otros prefieren dejarla destrincada hasta que el buque se hunda... Así iban a morir los 27 hombres. El primer oficial Fernández, pistola en mano, hace salir a todos y embarca, él solamente con un marinero para arriar de las tiras y el tripulante de más edad, que era el cocinero. Una vez el bote en el agua, fueron saltando a él los que quisieron y pudieron, aprovechando los momentos en que la marejada le aproximaba al costado. A bordo del SAN SALVADOR se quedaron 13 hombres; con ellos el segundo oficial D. Justo Mier Pardo.

Cuando el bote iza su vela, otros tres hombres se deciden y saltan al agua desde el barco, entre ellos el Ayudante de Máquinas, pero ya es tarde; el bote se aleja y no consiguen alcanzarlo.

Al cabo de 27 horas, la ballenera de estribor es recogida en la bahía de Quiberon con sus 14 hombres extenuados, por el pesquero francés SAINT JOSEPH que los desembarca en Port Navalo. Entre los salvados figuraban el capitán Martínez Arnuero, el primer oficial Fernández Fernández, el segundo maquinista D. Francisco Lobo, el capitán del LA-CAVE D. Marcelino Valdés, su piloto D. Ismael Sánchez, y su maquinista D. Plácido Riera y entre los desaparecidos quedaron, además del

segundo oficial Sr. Mier Pardo, el primer maquinista D. Roberto Rodríguez, el ayudante D. Pedro Gutiérrez y el agregado D. Ignacio Martínez. En los arrecifes de La Teigneuse aparecieron algo más tarde, el cadáver del mayordomo del LACAVE y poco después el del ayudante de máquinas y el de un fogonero con los chalecos salvavidas puestos.

El Gobierno francés ordena la salida del crucero explorador ISLY, desde Quiberon para buscar los posibles naufragos del SAN SALVADOR; en esa salida y en ese mismo temporal se le dio por perdido también al crucero, sin haber podido hallar el menor vestigio del barco de la Montañesa.

El SAN SALVADOR dio la voltereta y naufragó, aproximadamente a 85 millas de tierra sobre el paralelo de Belle Ile, sin más testigos que los que desaparecieron con él (12).

El 2 de diciembre llegan los supervivientes por tierra a Santander procedentes de Bilbao en donde desembarcaron del mercante ISIDORO.

El seguro del SAN SALVADOR pagó 13.000 libras por el buque y con cargo a ellas, la Montañesa encargó un nuevo barco cuyo costo llegó hasta las 28.525. Se adquirió por escritura fechada el 30 de junio de 1909. Se construyó por Raylton Dixon en Middlesbro y se le puso por nombre PAULINA, que así se llamaba una importante mina de hierro emplazada en la zona de Camargo. Era un barco grande, de 2.690 toneladas de registro bruto y más de 4.000 de carga; 89,5 metros de eslora por 14,5 de manga y 7 de puntal. Su principal característica era la de tener la máquina a popa, por lo que se diferenciaba radicalmente de todos los demás buques de altura de la matrícula. Tenía dos palos rectos con masteleros muy cortos, castillo y toldilla con todas las superestructuras en ésta; era de cuatro bodegas, máquina de vapor de triple expansión y tres calderas. Era un buen buque, aunque no resultaba demasiado esbelto. Inmediatamente entró en la ruta del mineral y su primer percance se registró en el invierno siguiente; el 22 de enero de 1910, tuvo que entrar de arribada en Ferrol, procedente de Liverpool, con grandes averías.

En este año de 1910 la flota, compuesta de cuatro unidades valoradas en 2,4 millones de pesetas, da 40 viajes redondos y en 1912 arroja un beneficio de 398.140 pesetas. Pero este año se registra la pérdida del segundo buque: el CAMARGO.

* * *

(12) La impresión terrible de este suceso perduró muchísimos años en Santander y dejó también romance:

*«El buque «San Salvador»
que de este puerto salía
en que por culpa de un bote
perdieron trece la vida...»*

El CAMARGO, al mando del capitán D. Manuel Fernández y Fernández, con D. Pedro Daniel Dou de la Cantolla de primer oficial, D. Primo Cruz Samperio de segundo y D. Luis González de primer maquinista, salió de Dícido el 9 de octubre, completo de mineral para Rotterdam, a donde llegó el día 14. El 16, ya alijo, zarpa para Tyne-Dock con objeto de traer un cargamento de carbón con destino a los altos hornos de Nueva Montaña en Santander.

Cuando el buque navegaba por el Mar del Norte, llevando de través el puerto de Hartlepool a unas 16 millas y a unas 12 de la boca del Tyne, con buen tiempo y suficiente visibilidad, a eso de las diez de la mañana fue abordado por el través de estribor, a la altura de la bodega II, por el mercante inglés ETONA, de la Clydesdale Nav. Co., de Londres. El accidente se produjo, mientras almorzaban los hombres, como consecuencia de una falsa maniobra y de la excesiva proximidad de ambos buques. El CAMARGO sólo se mantuvo a flote unos minutos, pues el agua anegó totalmente la bodega del II y por el mamparo de separación de calderas, roto sin duda en el choque, penetró a la sala rápidamente, originando la instantánea explosión de las mismas, lo que precipitó en cosa de segundos el hundimiento del buque. Sólo se pudo arriar un bote al agua antes de la explosión, en el que se refugió parte de la dotación que fue recogida después por el pesquero LOCH GARRY. El ETONA recogió igualmente a tres hombres más del CAMARGO que nadaban sobre las aguas, después del naufragio. A bordo del pesquero falleció el segundo oficial Sr. Cruz Samperio que había resultado herido en el abordaje.

Desaparecieron seis tripulantes montañeses. Entre los salvados estaban el capitán y el segundo maquinista D. Francisco Lobo, que ambos eran supervivientes del SAN SALVADOR.

* * *

A los cuatro meses de esta desgracia, se produce la pérdida del PAULINA. Había salido de Santander el 7 de febrero de 1913 con el consabido cargamento de mineral para Troon (Escocia). Lo mandaba un capitán interino santonés, Rosales, porque el titular, D. Fernando Valdivielso, se quedó en tierra para casarse. Iba de primer oficial D. Jesús Cagigal, de segundo D. Arnaldo Mir, de primer maquinista D. José Díaz y de segundo D. Guillermo Martínez. La travesía transcurrió en bastantes buenas condiciones, pero una vez llegado el barco al Mar de Irlanda, se cerró el tiempo en nieblas y navegando de esta forma fue a encallar, la noche del 10 al 11 en Punta Cossewall, en Galloway, junto al Loch Ryan y a 30 millas de su destino. Se arriaron las dos balleneras con su gente.

Una mandada por el capitán fue recogida por el vapor inglés CAIRO, y la otra, mandada por el primero, llegó por sus medios a tierra. Aunque en principio había esperanzas de salvar el buque, lo cierto es que, el día 15 se pierden por completo ante la gravedad de la situación. Al poco tiempo el PAULINA se deshizo sobre el acantilado.

La tripulación recibió órdenes de proceder a Glasgow para su repatriación a Santander a bordo del ASTILLERO. Este barco había salido de Santander el 1 de febrero para Ardrossan, en donde descargó; allí recibió su capitán un aviso de la casa para proceder a Glasgow con objeto de tomar un completo de carbón para Burdeos y de paso recoger a los naufragos del PAULINA. En efecto; con un total de 51 hombres, zarpó el barco montañés al mando de D. Mario Fernández. El día 21 de febrero de 1913, se recibía en la gerencia de la Montañesa un telegrama del capitán, en el que se decía que a las doce y media de la noche, del 17 al 18, el ASTILLERO, abordado, se había ido a pique 35 millas al norte de Longship, perdiéndose totalmente. Luego fueron llegando los detalles. El accidente se había producido después del relevo de la guardia, a media noche, cuando estaba en el puente el segundo oficial Lobera y en la cámara, aún sin acostarse, los oficiales de ambos buques PAULINA y ASTILLERO. El causante del accidente resultó ser la fragata francesa de tres palos ASONAGUE, que iba en lastre de Nantes a Port Talbot (13). Con su bauprés barrió totalmente el puente del vapor, rindiéndole el palo trinquete por las fogonadura y abatiéndole la chimenea; el bote auxiliar de babor quedó también destrozado; parte de la cubierta está arrancada de cuajo y a la altura de la bodega II hay un boquete enorme en el costado. El velero desapareció rápidamente de la escena. El ASTILLERO se hundía por segundos, así que se dio orden de echar al agua las dos balleneras y en cada una de ellas, los dos primeros oficiales, el del PAULINA D. Jesús Cagigal Tijero y el del ASTILLERO D. Pablo Torre; las dos tripulaciones se repartieron como mejor pudieron en ambas embarcaciones. Al arriar una de ellas es destrozada contra el costado pereciendo casi todos sus hombres, excepto los que consiguieron asirse de las tiras. Por fin se arrió el bote auxiliar y la otra ballenera. El segundo maquinista D. Cipriano Albéniz descende a calderas para abrir las seguridades y evitar la explosión, sacrificándose voluntariamente por sus compañeros; cuando los botes se alejan y el ASTILLERO tumba violentamente sobre estribor, las calderas desahogaban bramando...

De los 51 hombres sólo 27 pudieron ser salvados, 24 en la ballenera, fueron recogidos por el vapor MANISTEE y tres en el auxiliar por el CHINDWIN; los llevaron todos a Liverpool.

(13) La ASONAGUE recaló averiada en un puerto de la costa norte del Canal de Bristol.

La tragedia conjunta del PAULINA y el ASTILLERO fue el golpe definitivo para la Compañía Montañesa de Navegación, que en cuatro años había perdido cruelmente cuatro de sus buques, en circunstancias dramáticas y con un saldo terrible de vidas humanas.

Aquel mismo año, el 28 de agosto, se celebró Junta general extraordinaria para decidir el futuro de la empresa que había quedado reducida tan solo a un vapor: el MATIENZO. Por acuerdo de la mayoría la contraseña optó por resistir al destino.

* * *

De cualquier forma, los años de la Montañesa estaban contados. En 1914, con el comienzo de la guerra europea, se abre un horizonte insospechado al negocio naviero. El MATIENZO, antes del estallido del conflicto, había estado una larga temporada reparando en Glasgow, desde el 21 de abril y en estas circunstancias fue sorprendido por la huelga de marinos españoles; el buque quedó abandonado y su tripulación se vino por tierra a Santander.

En aquellos días, se perfecciona la compra del último buque de la flota: el ASÓN.

Era este barco un casco construido en 1901 por la Constructora Naval de Cádiz para la Compañía Bilbaína de Navegación (Aznar) con el nombre de UDALA. Tenía 2.084 toneladas de registro y 4.400 de carga. Su eslora era de 85,25 metros por 12,15 de manga y 5,6 de puntal. Costó su construcción un millón de pesetas, era de acero y de cajas, con caída muy pronunciada en los palos y chimenea, y ésta con salida independiente para la caldereta. La Bilbaína tuvo un final muy triste y el 14 de enero de 1906, este buque, junto con sus compañeros GORBEA, SOLLUBE, URQUIOLA y GANECOGORTA quedaba embargado por el Banco de Bilbao. Del Banco pasó a poder de la Marítima del Nervión a través de D. Juan Nepomuceno Abaitúa y en este cambio pasó a llamarse MAR BLANCO. En junio de 1914 se transfiere a la Montañesa, que paga por él 14.000 libras y lo inscribe en la matrícula de Santander con el nombre de ASÓN y bajo el mando del capitán Ontañón.

No duró mucho tiempo esta hermosa unidad. A fines de 1916, exactamente en el mes de noviembre, se acordó la venta del ASÓN y el MATIENZO conjuntamente, es decir, la disolución de la compañía. Los dos barcos se vendieron en cuatro millones de pesetas a la Compañía Marítima Vizcaína, de Bilbao, en la persona de D. Miguel Patricio Ferrer y Malzarraga. En el primer viaje que el ASÓN dio bajo su nueva contraseña, todavía por cuenta de la Montañesa, con el nombre, la matrícula y la tripulación santanderina, fue hundido con cargas explosivas por el submarino alemán

UB-38, mandado por el comandante Amberger, a las doce de la mañana del 17 de diciembre, frente a las Islas Scilly en un viaje de Santander a Ardrossan. Había salido de nuestro puerto el día 14 al mando de D. Aurelio Gurruchategui, con D. César Canal de primer oficial y D. Santos Oriola de segundo. La tripulación entera se refugió en los botes salvavidas, que fueron remolcados durante ocho horas por el submarino hasta que fueron recogidos por un patrullero inglés y llevados a Falmouth. Regresaron a Santander en el mercante español MAYO.

Así acabó el último—y el mayor—buque de la Montañesa de Navegación.

El MATIENZO, en octubre de aquel mismo año, había recogido y salvado trayéndola a Santander a la tripulación naufraga del vapor francés CAP MAZAGAN, torpedeado en el Golfo de Vizcaya. Después se entregó a sus nuevos propietarios (14).

Esta es la historia de la naviera más desgraciada de todas las que en los últimos tiempos nacieron en Santander; apenas duró 17 años y perdió cinco de sus seis buques en circunstancias especialmente trágicas. Su esfuerzo y su ejemplo merecen el tributo de respeto y admiración hacia los hombres que la impulsaron con su entusiasmo y su dinero y hacia los que la llevaron adelante desde sus barcos, en los que casi medio centenar dejaron cruelmente la vida.

* * *

Entre la flota minera de los primeros años del siglo, debe reseñarse una unidad—sin perjuicio de la repetición de su cita en el lugar en el que reaparezcan sus armadores—que estuvo la mayor parte de su vida santanderina bajo la gerencia de Modesto Piñeiro y Cía., quien lo fue como acabamos de ver de la Montañesa de Navegación. De aquí su relato, a continuación del correspondiente a aquella naviera.

Se trata de un vapor del porte de 1.815 toneladas de arqueó y 2.500 de peso muerto, que llevó por nombre LINO y que nunca estuvo propiamente matriculado en Santander, sino en Montevideo, a cuya bandera se acogían entonces muchísimos barcos de nuestra flota mercante—compañías enteras—por razones similares a las que, años después, han obli-

(14) En 1918 el MATIENZO conservó su nombre montañés bajo la matrícula bilbaína. En 1918 pasó a la Cía. Naviera Begoña; en esta compañía toma el nombre de BEGOÑA N.º 3 hasta 1923, año en que es vendido a la Compañía Naviera Guipuzcoana en donde se rebautizó ZURRIOLA hasta el fin de sus días. El 22 de mayo de 1936, en convoy con el CABO CORONA y el GALEA zarpó de Bilbao con 759 niños evacuados, protegido por el H. M. S. ROYAL OAK y llegó a Pauillac quedando internado en aguas francesas hasta 1938. Se desguazó en 1964 en Valencia.

gado a muchos armadores de todo el mundo a acogerse a los pabellones de necesidad de Panamá o Liberia.

Se construyó este buque en 1890 por la Campbelltown Shipbuilding Co., con el nombre de DIEPPON para la naviera británica T. R. Oswald & Co., de Milford Haven. Tenía casco de acero de 260 pies por 36'7 de manga y 17'1 de puntal. Tenía pozo en la bodega n.º 1, líneas clásicas en caída y proa recta. En 1898 pasa a la famosa compañía General Steam Navigation Co. y lo cambian de nombre acomodándolo al nomenclator que era tradicional en dicha empresa, poniéndolo LINNET.

El 26 de febrero de 1901 salió de Londres rumbo a puertos de África del Sur y con carga general. Cuando navegaba a más de 150 millas de la costa española rumbo a Villano, el día 28, se incendió en alta mar y tras varias singladuras de lucha contra el fuego declarado en las bodegas I y II, fue abandonado por su dotación en trance de hundimiento.

Sin embargo no se fue a pique y el día 13 de marzo era pescado, todavía ardiendo, a la altura de Lastres y a unas 16 millas de Ribadesella por el mercante español CABO SAN SEBASTIÁN, de Ybarra. Con la ayuda de las embarcaciones pesqueras EMILIA, FLOR DE MAYO y ELISA se trajo a remolque hasta Santander. Se fondeó frente al Macho de Pedreña; después en el Pozo de los Mártires y ya apagado, el día 1 de abril, atracaba en una machina del muelle de Maliaño para empezar su desescombro y reparación. Esta quedó terminada el 20 de mayo, saliendo ese mismo día el buque a pruebas.

Tras el correspondiente expediente de salvamento, el LINNET fue subastado y pasó a ser propiedad de D. Leonardo Corcho, quien lo puso el nombre de su hermano Lino que falleció precisamente en los días en que discurren estos acontecimientos.

El LINO, al que no se permitió su abanderamiento en España, con pabellón uruguayo y bajo la gerencia de Piñeiro, trabajó la ruta del mineral hasta que en 1905 se vende en cincuenta mil duros a la firma también santanderina Heinz y Correa, bajo cuyo mandato continuó navegando hasta 1910. En esta fecha se abandera en Londres por la empresa Arundel S. S. Co., con el nombre de SANDIS; al año siguiente se vendió a un armador griego, G. Frangopulos, del Pireo, quien lo rebautizó MICHAEL A. ANDRITSAKIS.

Durante sus años montañeses lo mandó algún tiempo el capitán D. Fidel Aguirre, y su accidente más grave fue las importantes averías sufridas en un temporal estando tan sólo a unas 40 millas de Cabo Mayor, cuando regresaba de Inglaterra; entró en la bahía el 15 de noviembre de 1905; había perdido todos los botes y traía una importante vía de agua, pero había conseguido llegar a puerto. Al mismo tiempo y en circunstancias no menos penosas, arribaba también a Santander el mercante inglés VALDERAS.

El primer «Esles» y la Naviera Cántabro-Asturiana

LA figura de D. Francisco González-Camino y Bolívar, llenó durante muchísimos años—particularmente con el Banco Mercantil bajo su presidencia—un capítulo importante de la vida financiera y comercial de Santander. Al hablar de la Santanderina de Navegación, ha quedado recogida la decisiva intervención de su padre en la fundación y primeros pasos de esta compañía.

Pues bien; al margen de esa actuación familiar, que pone en marcha una de las más importantes empresas navieras montañesas, él mismo, personalmente, irrumpe en el campo de los negocios marítimos con otras dos compañías: La Compañía del Vapor Esles, y la Sociedad Minera Cántabro-Asturiana.

La Compañía del Vapor ESLES, es dentro del fenómeno económico de las navieras mineras, un característico ejemplo de aquellas empresas de tipo familiar que levantaron la marina mercante española a base de ilusión y economías y que fueron muchas de ellas las primeras piedras de las grandes sociedades económicas continuadoras de esta tradición naviera, ya bien entrado el siglo. Su estructura era una institución jurídica de muy particulares matices, que fue cayendo en desuso, si bien no pocas veces empresas importantes, en Inglaterra y en el norte de Europa principalmente, conservan bastantes años su sistema legal particularísimo que repartía el dominio de cada buque entre sus propietarios en quíñones o quilates; tal fue el caso de la famosísima naviera bilbaína Sota y Aznar, en sus primeros años, y hasta su reestructuración como sociedad anónima, en la que cada buque constituía una compañía independiente con su nombre respectivo.

La Compañía del vapor ESLES nació en 1900, es decir, a continuación de las dos grandes mineras, la Santanderina y la Montañesa. Su único gerente fue D. Francisco González-Camino, quien aportó el capital básico para la compra del primer y único vapor, en unión de D. Antonio Liaño Saro, paisano suyo e indiano, con fuerte respaldo económico forjado a la otra banda. Formaban parte del Consejo D. Manuel García Obregón, D. Pedro M. Cobo y Bustamante y D. Julián Haro.

El barco encargado a los astilleros escoceses de R. Duncan & Co. Ltd., en Port Glasgow, se terminaba en el mes de marzo de aquel mismo año. Se pagan por él 30.000 libras esterlinas y era un casco bastante feo y grandullón con 85, 25 metros de eslora, 14,27 de manga y 5,55 de puntal; arqueaba 1.878 toneladas de registro bruto y llevaba 3.100 de peso muerto, de las cuales en carga útil sólo llegaba a las 2.950 para obtener un calado máximo de 18 pies y medio, que era el que permitían los cargaderos de Santander, de Bilbao y de las escotaduras de la costa entre ambos puertos.

Era de cajas; con muy pocos fines y de construcción vertical o en candela. El castillo y la toldilla eran de unos 30 a 35 pies y los palos bajos y sin masteleros tenían muy poca gracia por no decir ninguna. La línea de arrufo del casco era suave y convengamos en que las superestructuras del centro eran bastante desarrolladas para la época en que se construyó el barco. El alcázar no tenía combés o regala y todo él era como una isla con candeleros y pasamanos en derredor, pero con un alto guardacalor, alojamientos de oficialidad y gran cubierta de botes amplia y despejada. El puente era abierto—lo fue una temporada—pero después se construyó en él una caseta extravagante, como las de las ferias de la Alameda, en la que se daba algún resguardo al piloto y timonel, pero por la proa era totalmente abierta con una especie de marquesina. Este dispositivo lo introdujo Camino en algún otro de sus buques y cuesta trabajo creer hoy que tales garitas pudieran aguantar, sin ser aventadas, más de un solo temporal.

El ESLES era un barco grande; quizá demasiado grande para el tráfico minero de entonces; y, desde luego, de construcción más avanzada que todos sus colegas de matrícula.

Llegó a Santander por primera vez el 2 de abril a las cuatro de la tarde, con su pasavante provisional, para abanderarse bajo el mando del capitán San Román. En ese mismo día y precisamente al inaugurarse el cargadero de mineral de San Andrés, en Castro Urdiales, se hundió de improviso, derrumbándose sobre el mercante bilbaíno ZORROZA que estaba a la carga, muriendo varios hombres en el suceso.

El ESLES tomó este nombre en recuerdo al pueblecito de la provincia

de Santander, cuna de los González-Camino, en donde conservan la casa-palacio de Cotubín (15).

Su contraseña era cuadra, con los colores de la bandera española en posición vertical y en tres franjas iguales; sobre la amarilla llevaba una E en azul claro. El barco iba pintado de negro con cintón blanco, arboladura ocre, superestructuras blancas y chimenea negra con una estrecha virola amarilla sobre la que iba también la E en azul a la media-nía.

Por supuesto, era de máquina de vapor de triple expansión y llevaba dos calderas escocesas a carbón.

Después de la ceremonia del abanderamiento, se celebró a bordo el consabido cachupín oficial y solemne. La cosa no era para menos, porque el ESLES era, en su porte, la nao capitana de la matrícula santanderina en aquellos años. Después subió al Astillero, tomó un cargamento de mineral de hierro y zarpó para Glasgow.

La navegación del ESLES fue proximamente igual que la de todos estos buques cuya historia se viene relatando en este capítulo.

En 1901 asume la presidencia de la Compañía D. Antonio Liaño y su hijo Luis, piloto de la Marina Mercante y con el paso de los años una notable figura en la historia naviera local, embarca como segundo oficial a bordo del buque. Para 1905 es presidente de la Compañía D. Antonio de Huidobro, consuegro de Liaño.

Al año siguiente sufre el ESLES su primer percance grave. A principios de mayo de 1902, toma un completo de mineral en el cargadero de la Orconera de la Ría de Bilbao; destino Rotterdam. En la navegación de bajada por el Nervión, y a la altura de Portugalete, poco más o menos, tocó el pantoque del buque ligeramente con el fondo (ya hemos dicho que era un barco de excesivo calado para este tráfico); el buque continuó navegando sin novedad, tras el reconocimiento obligado de tanques y sentinas que dio un resultado completamente satisfactorio.

Estando ya en la mar, al día siguiente, empeoró notablemente el tiempo y se observa que los movimientos del buque son cada vez más falsos y azorados; las guiñadas del timón son escandalosas y todo hace suponer que el buque va aproado. Al efectuar un sondeo de sentinas, aparecen a proa 62 pulgadas de agua. Está claro que la bodega n.º 1 estaba totalmente inundada y que el barco se iba hundiendo inevitablemente y a ojos vistas.

Lo mandaba el capitán D. José Piñeiro y llevaba de primer oficial a D. Servando Sáenz de Miera, con Luis Liaño de segundo oficial. Ante el ataque continuo de la mar sobre la caja de proa, y el hecho evidente

(15) Allí se conserva en un rellano de la escalera principal, la preciosa media maqueta del barco, regalada a D. Francisco por los astilleros Duncan.

de que el barco cada vez se defiende menos, remoloneando peligrosamente en las arfadas, se ordena el abandono. En las dos balleneras y en el bote auxiliar embarca toda la dotación, cuando ya le llega al buque el agua muy cerca de la caja de proa.

A todo esto, el tiempo ha cedido algo y las embarcaciones deciden permanecer en torno al buque hasta ver su final. Pero cual no sería su asombro al observar que, de repente, cesa la inmersión progresiva y queda el buque adrizado y hundido de proa, pero con la entrada de agua detenida, sin lugar a dudas.

Deciden los hombres regresar a bordo y así lo hacen, poniendo todo su ahinco en la faena de achicado con las bombas de vapor e incluso de mano. La distancia que los separaba de la costa francesa era de unas 80 millas y de unas 150 de la española, (sobre el paralelo de la isla de Oleron aproximadamente); el buen comportamiento del buque y del tiempo les decide a regresar a casa. Y en efecto, el día 6, volvió el ESLES a cruzar el abra bilbaína para descargar sus 2.871 toneladas de rubio y entrar seguidamente en el dique seco de Euskalduna, en Olaveaga, para reparar la importante vía de agua que llevaba en los fondos. El día 11 de julio terminó la obra y salió a viaje con rumbo a Rotterdam y al Báltico para regresar a Bilbao, con madera, el 9 de agosto.

* * *

La segunda aventura del ESLES se produjo el 31 de marzo de 1905. Regresaba de Inglaterra a España en medio de un temporal, cuando de repente, al dar un patinazo sobre la cresta de una ola con la popa al aire, se embaló la máquina y quedó a poco sin arrancada. Había perdido la hélice. Naturalmente no tiene telegrafía sin hilos; ni él ni nadie. Pero la presencia providencial del mercante bilbaíno ABANTO, que hizo de buen samaritano, le permitió tomar un remolque y llegar a Bilbao sin más novedad. Aquel año se redujo el capital de la Compañía (16).

Y a los dos años se registra otro acontecimiento notable en la vida de este barco. Lo mandaba ya Liaño como capitán y llevaba de primero a D. Julio Haro Cimiano y de segundo a D. Marino Coterillo, cuando en los primeros días del mes de mayo de 1907 regresaba a Santander procedente de Inglaterra. A unas 90 millas del famoso peñasco de Ar-Men-

(16) El ABANTO era un barco de Sota de 2.360 tons. que terminó trágicamente naufragando el 1-2-11 en aguas del puerto de Sagunto y atracado al muelle, en medio de un furioso temporal de levante; se ahogaron absolutamente todos sus tripulantes en número de 22.

Rock se encontraron con el casco de un petrolero en llamas. Pararon la máquina, echaron un bote al agua y subieron a bordo; se trataba del tanque inglés SILVERLIP, de la Shell, que estaba abandonado; a bordo sólo había cuatro cadáveres; venía de Singapore a Gran Bretaña con 7.500 toneladas de petróleo. Estando todavía a bordo el trozo de presa del ESLES, rindió uno de los palos del inglés. Las llamas iban en aumento, y las explosiones de tanques eran continuas. Con gran dolor de su corazón los marinos montañeses tuvieron que desistir de dar remolque a semejante polvorín (cuya entrada en Santander, a pocos años todavía de lo del CABO MACHICHACO, hubiera tenido mucho que hablar). Asombra hoy en día como aquellos hombres se atrevían a abordar semejante pecio, en tan peligrosas circunstancias, máxime en una época en que el riesgo en los petroleros era siempre considerable y además estaba rodeado de un halo mítico de misterio. Sin duda el arranque y la presencia de ánimo de Liaño, se notaba a la legua. El ESLES abandonó en llamas al SILVERLIP con su petróleo y sus cadáveres y el día 7 llegaba a Santander. La tripulación viva del inglés, antes había sido rescatada por el mercante WESTGATE, que según luego se supo, la condujo a Plymouth. Todavía otro mercante español, el VIZCAYA, se encontró con el SILVERLIP en llamas por última vez antes de irse a pique en pleno Golfo de Vizcaya.

El día 25 de octubre de 1910, el ESLES navegaba de Santander a Tynedock con sus bodegas repletas de mineral. En esta ocasión estuvo a punto de perderse irremisiblemente. La Chaussée de Sein es una lengua de bajos y restinga que se extiende desde la Punta de Raz hasta el peñasco de Ar-Men-Rock, en quince millas mar adentro antes de llegar a la fatídica esquina de Ouessant en la boca del Canal de la Mancha. Un rumbo descuidado o un abatimiento imprevisto en las derrotas de los puertos del Cantábrico al norte de Europa, son suficientes para dejar la quilla clavada en esta peligrosa barrera de piedra que se adentra en el Atlántico.

Allí se quedó en ese día a la bajamar, empotrado el ESLES en medio de la niebla. Hubo que abandonarlo por segunda vez en su vida. A pesar de todo, la mar fue clemente con el barco santanderino y pudo reflotarse a la pleamar regresando a bordo todos sus hombres. Desde allí mismo volvió a Bilbao—increíblemente—para alijar y entrar a reparar en dique seco. Y por cierto que, al llegar a Bilbao, se encontraron con una huelga general que impidió la descarga, con lo que, aun a punto de volverse a hundir dentro de la ría, tuvo que esperar el desenlace de los acontecimientos políticos para empezar a alijar y quedar así en condiciones de pasar a su recorrida y carenado en seco.

Desde entonces el ESLES, al mando de D. Marino Coterillo primero y de D. Mariano Portilla después, navega incesantemente hasta los días de la guerra mundial.

La última aventura del ESLES tuvo lugar en el Cantábrico en los últimos días del mes de mayo de 1913. El protagonista del percance fue el mercante BÁRCENA de 2.097 toneladas de registro, con matrícula uruguaya pero de armamento vigués, que en pleno Golfo, a punto de irse a pique, fue encontrado por el barco santanderino, pidiendo auxilio por banderas. Había sido abordado por el gran mercante alemán CAP VILLANO. El ESLES arrió sus botes y recogió a la tripulación gallega y seguidamente lo tomó a remolque. La faena era laboriosísima y penosa; las alambres y estachas faltaban y durante una noche entera el ESLES se aguantó en torno al BÁRCENA para proseguir con la luz del siguiente día la intentona de salvamento. En las primeras horas de la madrugada, se consigue por fin hacer firmes nuevos cabos de remolque, pero cuando ya el convoy se ponía en marcha rumbo a Saint Nazaire, el barco de Hijos de M. Bárcena y Franco empezó a hundirse irremisiblemente. Se picaron los cables y el BÁRCENA, poniendo la quilla al sol, se tumbó yéndose a pique rápidamente. El 2 de junio entraba el ESLES en Santander a las seis y media de la tarde con la tripulación náufraga. Lo mandaba entonces D. Mariano Portilla.

Con el desbarajuste de la conflagración mundial y la escasez de buques que surgió desde los primeros días de la contienda, el precio de las unidades de segunda mano se ofreció tentador en la bolsa de Londres. Todas las marinas mercantes neutrales merman peligrosamente con la sangría de las exportaciones pagadas a buen precio. El Gobierno español, tuvo que prohibir la venta al extranjero de sus buques de más de 500 toneladas pero muy pocos días antes de que entrase en vigor tal medida, el ESLES era vendido a la firma inglesa Harris & Dixon Ltd., de Londres, en 60.000 libras y escriturada la operación el 7 de marzo de 1916. El último viaje lo dio de Bilbao a Cardiff con mineral, saliendo el 4 de febrero y se quedó en aquel puerto del Canal de Bristol hasta que se concluyeron los trámites legales de la transferencia.

Después se rebautizó VIGDA y pasó a propiedad de los armadores noruegos de Tönsberg, Jacob Engers. Cuando concluyó la Guerra Europea, el viejo ESLES ya no existía. Fue hundido por el «UC-65» el 25 de febrero de 1917, cinco millas al sur de Owen, en un viaje de Hull a Chantenay con carbón.

* * *

La Sociedad Minera Cántabro-Asturiana, bajo la presidencia de D. Francisco González-Camino, era una empresa naviera ahijada del entonces preponderante Banco Mercantil. Sus barcos llevaron la chime-

nea negra y contraseña blanca, cuadra, con las iniciales separadas C A en negro o azul. El escritorio lo tenía en el n.º 16 del Muelle (17).

El primer buque que se incorpora a su flota es EL GALLO, un barco que se hizo viejo bajo la matrícula y que ya tenía historia larga. No era propiamente una unidad minera, ni por tanto fue su tráfico el de la ruta del mineral. La Cántabro-Asturiana acogió entre las cinco unidades que constituyeron toda su flota varios buques de porte menor, uno de los cuales fue éste, al que se cita en este capítulo por no repetir o no partir los relatos de cada naviera según el historial de cada unidad.

EL GALLO era un petrolero que se encargó para la flota de Santander en Newcastle, en el año 1892 y a los astilleros de Armstrong Mitchell, para la célebre refinería francesa de Desmarais Frères, que se escondía entre eucaliptus en el fondo de la ría del Astillero, entre los cargaderos de la Orconera y los de Complemento.

Resultó un buque de 672 toneladas de registro bruto y unas mil de peso muerto, con máquina de vapor a popa y casco de acero de 170'2 pies de eslora, por 28 de manga y 14'5 de puntal. Tenía toldilla y castillo y su máquina de triple expansión a carbón. El día 23 de agosto de 1892 salió para Newcastle el famosísimo capitán D. Gonzalo Abad San Emeterio—uno de los célebres capitanes de los grandes veleros montañeses del siglo anterior—para hacerse cargo del mando del nuevo vapor. EL GALLO, con su compañero de empresa VALERIA, daba viajes al Mar Negro en busca de petróleo crudo, que se refinaba en el Astillero; andaba holgadamente las doce millas, velocidad muy aceptable entonces, y en general resultó un buen barco, no exento de cierta comodidad en su pequeñez y pobreza.

En 1901 los buques afectos a la refinería Desmarais pasan a la titularidad del armador montañés D. Jerónimo Roiz de la Parra, aunque continuando en su mismo tráfico tradicional. Y en 1907 es cuando a través de Roiz, Viesca y Cía., y de Ramón Fernández Morán pasa EL GALLO a enarbolar la contraseña de la Minera Cántabro-Asturiana, bajo el mando del capitán Menéndez Moriyón.

En 1914 fue comprado por D. Fernando Pereda Palacio, que el 2 de enero lo traspasa a Correa al precio de 13.000 libras, acondicionándolo para el transporte de lingote desde Nueva Montaña al puerto francés de Bayona, en cuyo tráfico permaneció un año. El 2 de febrero de 1917 se vendió una vez más al armador bilbaíno Alejandro Navajas en 1.500.000 pesetas. Desde este momento EL GALLO se transforma en «el barco de la dinamita», dedicándose al transporte de este explosivo que embarcaba

(17) Durante una época llevaron la chimenea negra con dos franjas estrechas y separadas, la superior roja y la inferior blanca, es decir, igual que la Vasco-Cantábrica de Navegación, pero con los colores invertidos.

en la Ría de Guernica, en Busturia, para los puertos del Mediterráneo; al cruzar la barra de Mundaca el 24 de febrero de 1921, quedó peligrosamente varado con su terrorífica carga, pero no le pasó nada y se reflató. En 1925 se vendió a armadores del sur y no regresó jamás al Cantábrico (18).

* * *

Los otros dos buques pequeños que pertenecieron a la Cántabro-Asturiana fueron dos unidades de pequeño cabotaje que llevaron los nombres de PALMIRA y ASTURIAS.

El PALMIRA era viejísimo. Construido en 1869 por J. Fullerton, en Paisley, tenía 165 toneladas de registro y 240 de peso muerto con su máquina de alta y baja a popa. Se encargó por el armador Andrés Isasi, de Bilbao y con el nombre de MARÍA ISASI, tuvo una actuación destacada durante la guerra carlista, dedicándose al transporte de tropas, artillería, heridos, prisioneros, etc. En 1883 se incorpora a una importante firma asturiana, Olavarría y Lozano, de Gijón, que lo pone PALMIRA de nombre y lo incluye en sus servicios regulares de cabotaje; en 1909 la flota de Olavarría se convertía en V. González Posada y con el solo cambio de contraseña, el PALMIRA continúa adscrito al cabotaje cantábrico y con base en Gijón.

En 1909, a través de D. Ramón Fernández Morán, pasa a la Cántabro-Asturiana, pero conservando la matrícula gijonesa. Apenas duró un año en nuestra naviera, porque en 1910 pasa a D. Francisco García, de Santander y toma el nombre de GARCÍA N.º 1. Se perdió el 12 de diciembre de 1913, por temporal a la salida del puerto de Gijón.

El ASTURIAS, era de 196 toneladas de registro y 210 de peso muerto y se había construido en Sunderland por R. Thompson en 1897 con el nombre de LEWIS, para la conocida naviera de cabotaje británica Stephenscn Clarke, de Londres. En 1903 pasa a Ramón Fernández y por él a la Cántabro-Asturiana juntamente con el PALMIRA en 1909. Siguió idéntica trayectoria que éste, pues, sin llegar a cambiar de matrícula, pasó a la de Bilbao y propiedad del naviero santanderino Francisco García—que entonces tenía sus buques matriculados en la villa vecina—con el nombre de GARCÍA N.º 2. Este barco, tal y como se volverá a ver

(18) De 1925 a 1932, con el nombre JAIME B. pertenece al armador Jaime Bayona, con matrícula de Melilla. En 1932 se vendió a Álvarez Claro y en 1935 se perdió en uno de sus viajes entre los puertos de la zona española del Protectorado y los del sur de la Península.

en el capítulo destinado a la navegación de cabotaje, fue en 1916 el PACO GARCÍA, pasa a Vapores Costeros y se pierde por temporal en diciembre de 1959 a la altura de Cabo Vidio.

* * *

Los dos barcos importantes de la Cántabro-Asturiana fueron el JOSÉ DE ARAMBURU y el PEDRO LUIS LACAVE, hermosas unidades de construcción nacional, armadas en Cádiz en los años 1902 y 1903 respectivamente para la Compañía Gaditana de Navegación. El ARAMBURU se había encargado a los astilleros que poseía en Matagorda la Compañía Trasatlántica. Tenía 2.388 toneladas de registro bruto y 3.000 de carga, con 279 pies de eslora, 41 de manga y 22'2 de puntal. Llevaba máquina de triple expansión y dos calderas construídas en Renfrew. Fue de los primeros buques que se construyeron en los astilleros de Trasatlántica y se cobró por él 1.400.000 pesetas.

El PEDRO LUIS LACAVE lo construyó la Constructora Naval Española, y como su compañero, era de cajas y fuerte escantillón, con castillo, alcázar y toldilla. Ambos barcos tenían bastante parecido estructural con su compañero de gerencia el ESLES y la disposición de superestructuras era en los tres parecidísima. El LACAVE arqueaba 2.129 toneladas, cargando 3.000, con 281'4 pies de eslora, 40 de manga y 19'1 de puntal; así pues, no eran los dos gaditanos exactamente gemelos en sus medidas y porte. Costó 1.076.000 pesetas.

No empezó con buen signo la Gaditana de Navegación que presidía el Sr. Mac Pherson, representante en aquel puerto del Lloyd, personaje de gran posición y metido de lleno en el mundo local de los negocios marítimos. El ARAMBURU, el 8 de junio de 1902, se botó solo, una hora antes de la prevista—5 de la tarde—y cuando todavía las gradas estaban llenas con los obreros que preparaban la maniobra; el vaporcillo TROCADERO que, repleto de espectadores acababa de llegar al lugar de la botadura, escapó milagrosamente a la embestida del casco loco del ARAMBURU que tenía prisa por caer a la mar.

En aguas inglesas, el 22 de octubre de 1903, sostuvo un encuentro con el vapor griego ZANOS SIFNES y tuvo que ser reparado en astilleros británicos.

El 6 de junio de 1908, por dificultades económicas de la Gaditana, y ante la presión de los créditos bancarios, pasan ambos buques a D. Ramón Fernández Morán, de Gijón, y a través suyo, en 1910 a la Sociedad Minera Cántabro-Asturiana, del Banco Mercantil, de Santander. El ARAMBURU costó 600.000 pesetas y el LACAVE 625.000.

Ambas unidades se dedicaron plenamente, junto con el ESLES, al tráfico del mineral desde los puertos del Cantábrico al norte de Europa. El primero que entró en Santander fue el ARAMBURU, que lo hizo en junio de 1910; lo mandaba el capitán J. Muñiz. Desde entonces hasta su final se sucedieron en el mando del LACAVE los capitanes Romero, Valdés y M. Coterillo; el ARAMBURU siempre lo mandó Muñiz.

El año 1914, en un gran temporal de fines del invierno, el JOSÉ DE ARAMBURU se encontró en el Golfo de Vizcaya, a unas 30 millas de Bilbao al mercante alemán FRANCISKA FISCHER, de 1.414 toneladas y matrícula de Rostock, que venía en lastre de Nantes a Santander a tomar mineral; era un carguero de 2.000 toneladas. Había perdido la hélice en uno de sus patinazos, al dejarla al aire sobre una ola. El alemán pedía auxilio con el silbo y banderas y el ARAMBURU consiguió, tras enormes esfuerzos, darle un remolque por las cadenas del ancla. Así lo trajo y lo metió en Bilbao el 19 de marzo. Por cierto que, nada más cruzada la barra, le faltan los remolques, cuando afortunadamente ya no había peligro alguno. Mandaba el barco santanderino Muñiz, e iban de pilotos Rafael Venero de primero y Ricardo Pacheco de segundo.

Continuó el barco cántabro-asturiano hasta Santander y el día 29 del mismo mes se hacía de nuevo a la mar rumbo a Sunderland, con el consabido completo de mineral de hierro. Cuando navegaba el día 2 de abril por aguas del Canal de la Mancha, exactamente en el paso de Dover, y a dos millas del barco faro SOUTH SAND HEAD, con niebla y mar llana abordó y echó a pique al mercante francés MAINE, de 439 toneladas de arqueo y dos hélices, de los que hacían la travesía de Londres a París, perteneciente a la Compagnie Maritime de la Seyne. Eran las 3 y 35 de la madrugada, caía con la neblina una llovizna espesa y el francés iba lanzado, atravesando el Canal; su tripulación echó los botes, el ARAMBURU la recogió y la llevó a Dover, en donde éste reparó sus averías de proa, continuando el día 22 para Sunderland y Tyne-Dock, y regresando a Santander el 17 de junio.

La anteúltima aventura del ARAMBURU fue apasionante. Había salido de nuestro puerto el día 7 de agosto de ese mismo año con mineral para Newcastle. El paso forzoso del Canal cuando los destinos eran el Mar del Norte, se hacía en medio de convoyes protegidos frecuentemente por unidades navales aliadas para prevenir cualquier ataque por sorpresa de las fuerzas de superficie o submarinas alemanas. Aquel día, el JOSÉ DE ARAMBURU iba con el mercante noruego MONARCH y con los bilbaínos BAKIO, de Sota y Aznar, y VIRGEN DE LOURDES de la Naviera Vascongada. Daba escolta a los españoles un torpedero británico, el cual, en una falsa maniobra de zig-zag, obliga al LOURDES a cerrar la caña a una banda y antes de que pudiera evitarlo embarranca en los peligrosísimos bajos conocidos por los Downs. El propio torpedero recogió la tri-

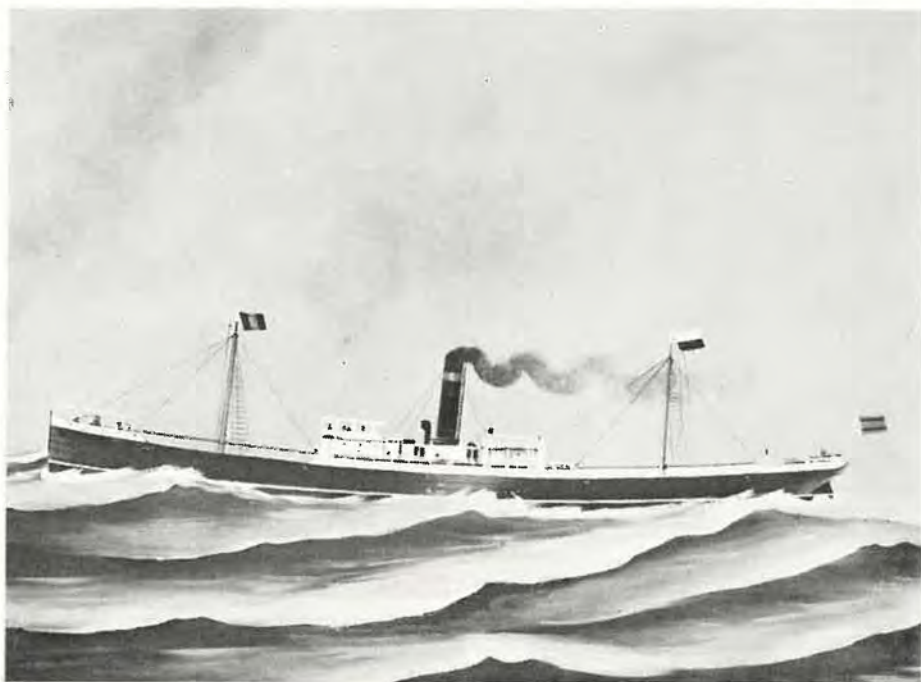
pulación española mientras el LOURDES se partía en dos pedazos en medio de la corriente vaciante, que en aquel paraje adquiere velocidad muy considerable. El ARAMBURU, que seguía en la fila al bilbaíno, se vio y se deseó para no caer en idéntica desgracia, pero a fuerza de sangre fría consigue librar el peligro y llegar a su destino felizmente, aunque con el susto y la pena correspondiente de haber contemplado a pocos metros la pérdida de su compañero sin poder hacer absolutamente nada por evitarla. Regresó a Santander el 12 de octubre de 1914.

No llegó al final de la guerra. El 6 de mayo de 1915, en medio de una cerrazón de niebla, cuando navegaba de Bilbao a Cardiff con mineral, a eso de las tres de la tarde, tocó en una piedra de las que rodean Runnelstone—la tumba del primer SARDINERO—cerca del Mont's Bay del Cabo Land's End. Avanzó aún unos cables más, pero enseguida se hundió y precisamente en un punto de mucha mayor profundidad, desapareciendo de la superficie totalmente. Toda la tripulación—22—fue salvada por un torpedero británico que la dejó en Penzance. Regresó a Bilbao en el JUNIO, de la Bilbaína, que andando el tiempo habría de ser precisamente el segundo ESLES de nuestra matrícula.

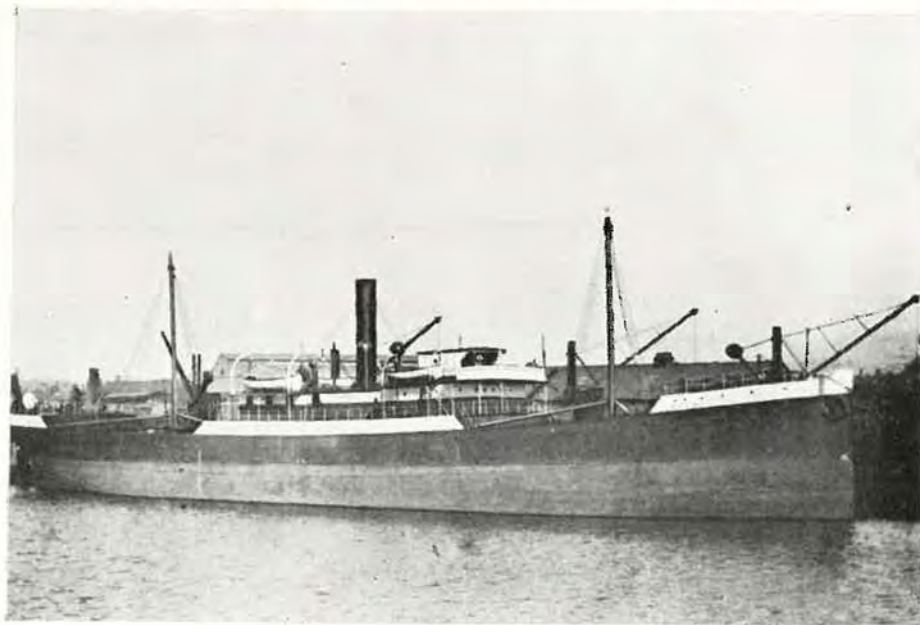
El PEDRO LUIS LACAVE se vendió en enero de 1916, casi al mismo tiempo que el ESLES y en trance de cerrarse la frontera de las exportaciones. La escritura quedó firmada el 7 de marzo y fue otorgada por el entonces gerente de la Cántabro-Asturiana D. Felipe Ruiz de Huidobro y García de los Ríos. Se vendió en 48.490 libras esterlinas y fue entregado en Cardiff a donde había llegado el 22 de enero. Los compradores fueron los armadores noruegos Akties Red Odfjell, de Minde y lo rebautizaron NORDPOL. No llegó al final de la guerra pues al poco tiempo fue torpedeado y hundido por un submarino alemán (19).

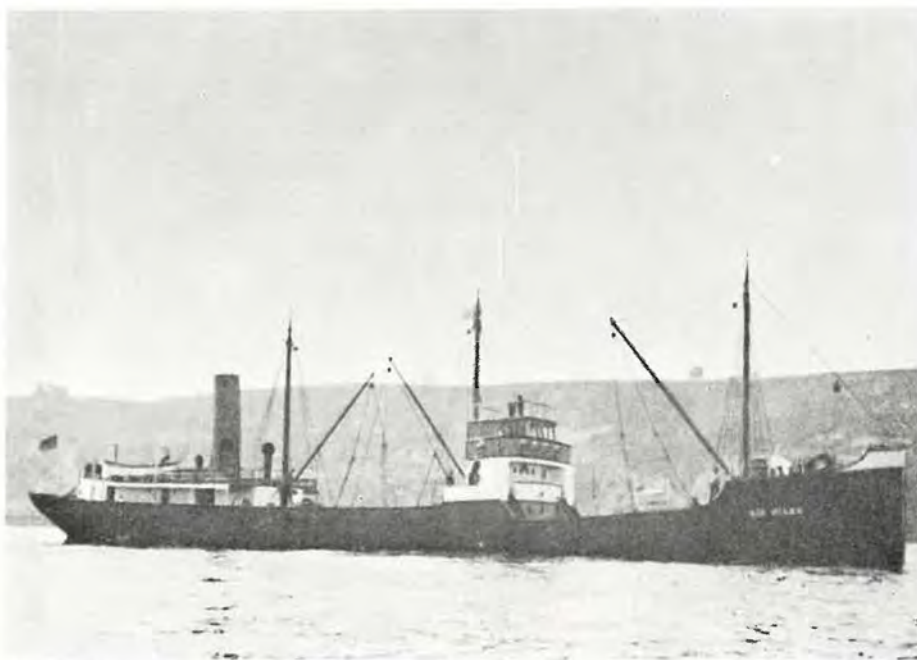
(19) Fue torpedeado por el U-35, treinta millas al norte de Cherchell, el 25 de diciembre de 1917, en un viaje de Newport a Bona con carbón.





El primer Esles, según un dibujo inglés de la época (arriba) y de fotografía (abajo) en Tyne Dock. Se construyó en Glasgow en 1900; se vendió a armadores noruegos en 1916 y fue torpedeado





El Rfo MIERA, carguero de la Naviera Montañesa construido en Holanda en 1920 y hundido por abordaje con el vapor MOGADOR a la altura de Cabo Mayor el 6 de diciembre de 1951



El veterano SAN EMETERIO, antiguo gánguil de la Junta de Obras del Puerto y carbonero de Nueva Montaña desde 1962



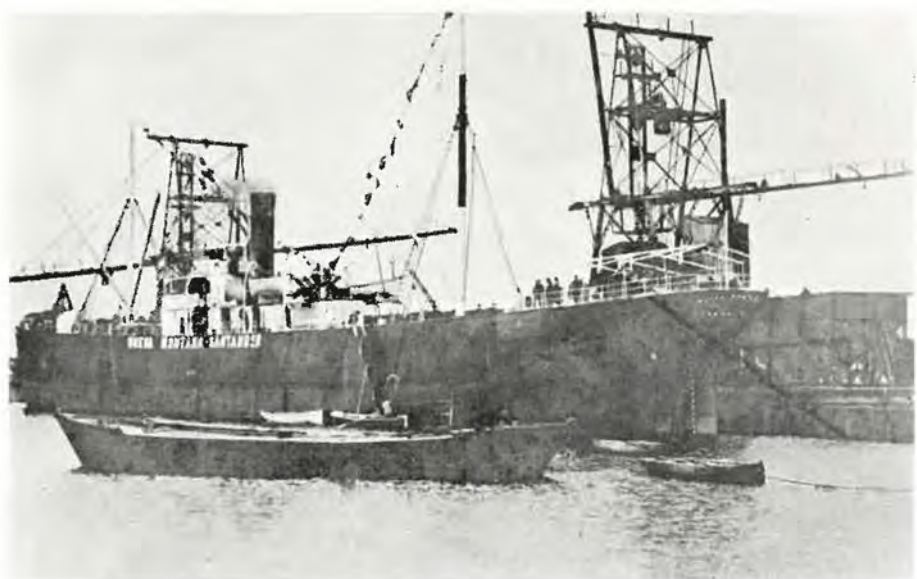
Reflotamiento del SAN EMETERIO hundido en la Dársena del Cuadro de Maliaño
en el mes de junio de 1948



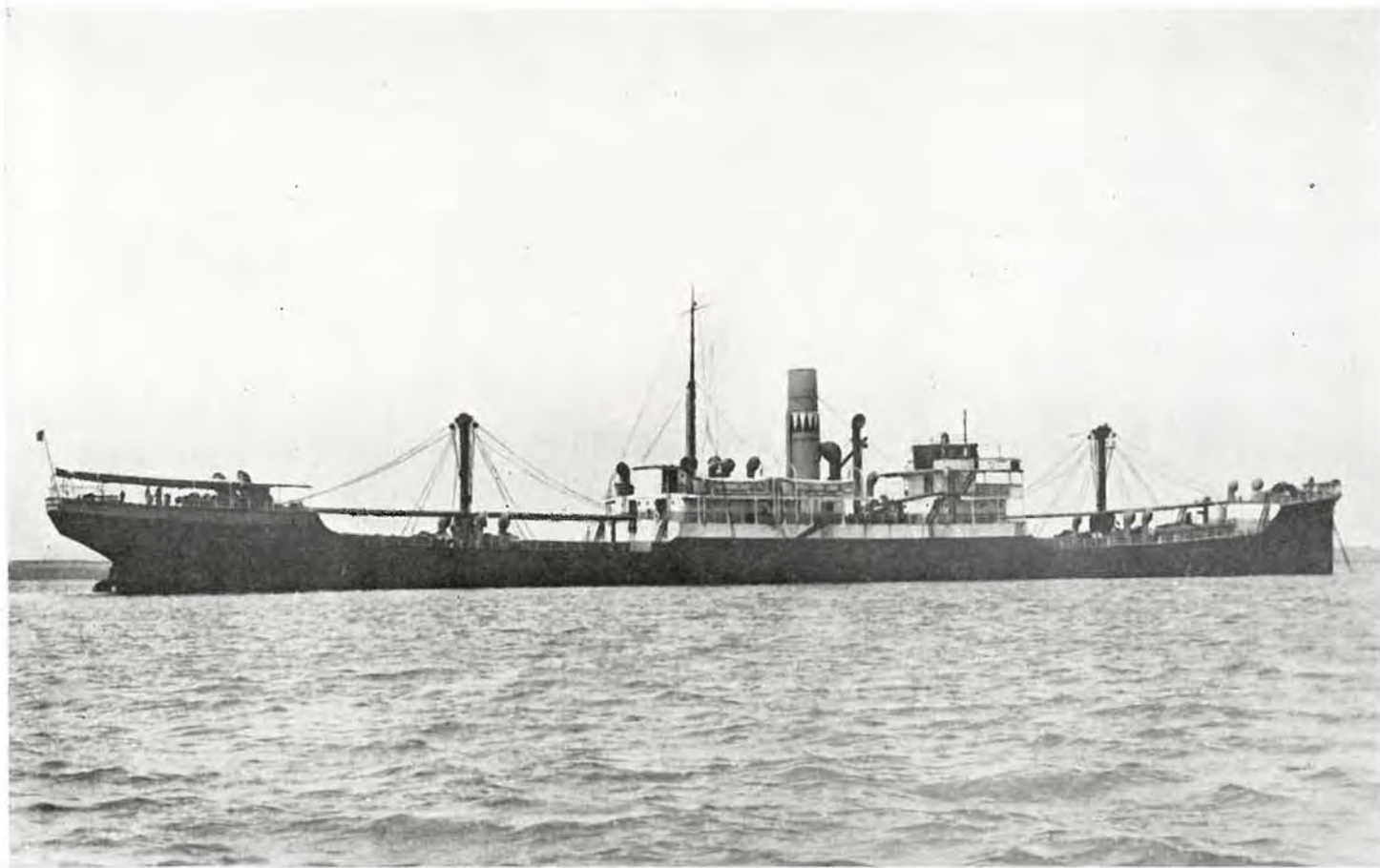
El SAN EMETERIO varado en la playa de La Magdalena



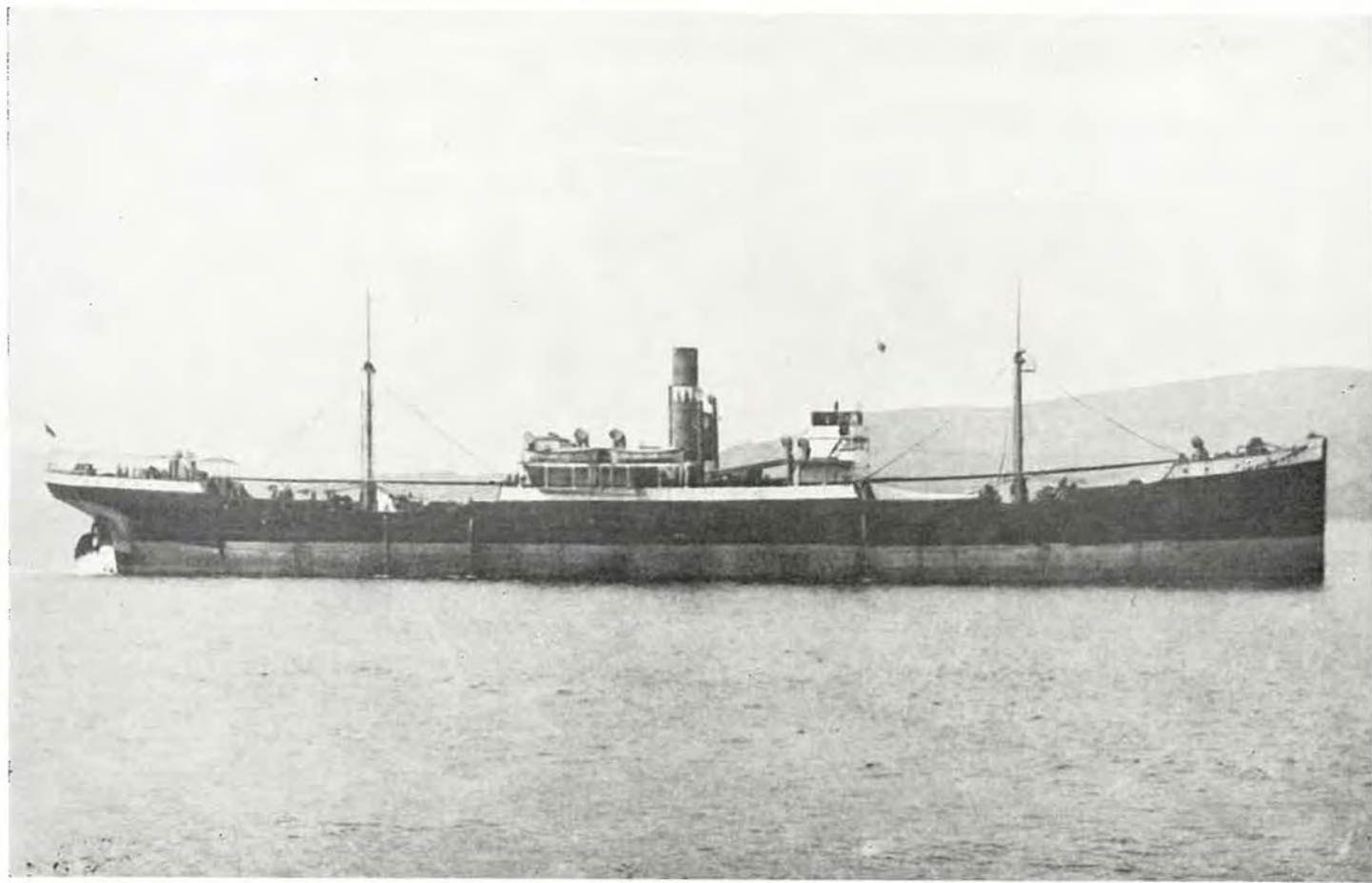
El GALDAMES, de la Auxiliar Marítima, naviera que perteneció durante varios años a Nueva Montaña y pasó después al grupo Bergé. Fue desguazado en Parayas en 1967



El vapor NUEVA MONTAÑA, atracado en la Dársena del Cuadro de Maliaño, en su viaje inaugural. Fue hundido por el submarino alemán U-53 el 29 de enero de 1917



El ALFONSO PÉREZ fondeado en Sagua la Grande (Cuba) en el año 1919. Obsérvese la disposición original de su arboladura con un solo palo



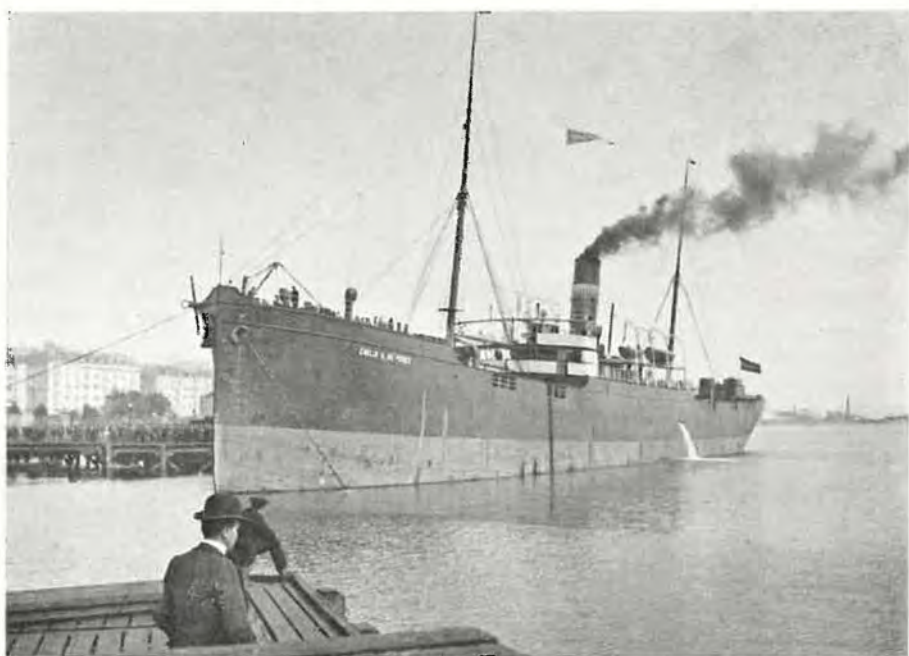
El ALFONSO PÉREZ después de su transformación, con la nueva disposición de su arboladura que conservó hasta el fin de sus días



El ALFONSO PÉREZ; fue construido en el Canadá en 1919, y terminó hundido por el crucero auxiliar CIUDAD DE VALENCIA en el Mar del Norte, el 2 de noviembre de 1938



El ÁNGEL B. PÉREZ, de 3.800 toneladas. Se construyó en 1892 y se hundió por abordaje el 15 de agosto de 1924 con el nombre de URUMEA



El EMILIA S. DE PÉREZ, atracado en el muelle saliente de Albareda. Tenía 5.379 toneladas y había sido construido en Dundee en 1893. Habiendo explotado su caldera el 29 de junio de 1931 en West Hartlepool, seguidamente se desguazó



Nueva Montaña

LOS altos hornos de Nueva Montaña, la siderúrgica santanderina que se fundara en 1899, se inauguran el 5 de enero de 1903 y empiezan a funcionar seriamente allá por el 1905 poco más o menos. El comienzo de la vida industrial de la factoría coincide con uno de los primeros «cracks» mineros de la provincia—las minas de la Bernilla—, y con las obras del dragado en firme de la Dársena de Maliaño, que es precisamente el puerto por donde se iba a alimentar a la factoría emplazada sobre el relleno de marismas en lo que un día fuera peñascosa Isla del Óleo, al oeste de la bahía.

La dársena del Cuadro, o Maliaño, arrancaba de un proyecto de 1860, aunque con un brazo simétrico al actual en dirección oeste, que nunca se hizo. Entonces—en el año 03—se trajo un tren de dragado holandés a remolque del WOTTAN para continuar la obra en 1902 con otro más modesto y poner aquello en condiciones, a fin de que los buques con carbón y mineral pudieran atracar y hacer operaciones cómodamente y con seguridad.

Nueva Montaña alquiló en aquellos días uno de los barcos más chocantes que en la historia marítima española ha habido—el ANITA—que con su fondo plano cargaba mineral en la ría de Bóo, al sur de Parayas y lo descargaba en el Cuadro para alimentar los hornos (20).

(20) El ANITA era nada menos que el antiguo monitor de la Armada Española PUIGCERDÁ, construido en La Seyne (Francia) en 1874, que resultó un completo fracaso, y cuya artillería, por cierto, fue instalada precisamente en Santander en 1875. En 1899 se dio de baja en la Armada, y vendido en 30.000 pesetas, se transformó en un mercante de 400 tons. de carga en Ferrol. Fue contratado por

Tras este primer intento marinerero de la empresa y a medida que fueron naciendo sus instalaciones, el tráfico marítimo que era su vida, iba *in crescendo* por el muelle oeste de la Dársena del Cuadro. Allí nacieron dos grandes «temperlays» a vapor, muy rápidos y feos, que daban un tono fabril europeo al paisaje de Maliaño. Las altas chimeneas y las torres gigantes en batería, se recortaban entre humos y resplandecían sobre el caserío de los pueblos cercanos en la misma entrada de la ciudad. Los ferrocarriles, navegando milagrosamente sobre la pleamar, en escolleras trazadas sobre las marismas, pasaban de continuo lamiendo el perímetro gris y rojizo de la gran factoría santanderina.

Al llegar la Gran Guerra, el peligro de muerte por inanición se proyectó sobre Nueva Montaña. Era preciso el carbón inglés para sus hornos, aprovechando los retornos de los buques valientes que subían el mineral hasta Inglaterra. Pero el número de buques y el ritmo de sus suministros era insuficiente. Nueva Montaña optó por comprar carbón en los Estados Unidos y allá fueron los barcos de nuestra matrícula, escaldados del azote submarino europeo.

Pero antes, Nueva Montaña, pensó también en crear su propia flota, para no depender de los favores—y los fletes—de nadie. Su primer tanteo lo dio en el mes de marzo de 1916. Entonces tuvo prácticamente comprado el mercante griego EPAMINONDA, pero repentinamente se produjo—igual que en España—un decreto del Gobierno de Atenas prohibiendo la exportación de buques al extranjero. Muchos armadores españoles y entre ellos Nueva Montaña, se quedaron con un palmo de narices. El EPAMINONDA, un barco de 1.832 toneladas de registro y de 23 años, quedó en el Pireo con su armador G. Goudis.

A la segunda fue la vencida. En el mes de mayo se compraba en 52.000 libras, en Glasgow, el mercante ANTONIAS EMBIRICOS, de propiedad griega pero abanderado en Escocia. Era un buque construido en Sunderland en 1891, por J. L. Thompson & Sons, con 2.039 toneladas de registro y 3.200 de carga. Era del tipo «partial awning deck», con cubierta corrida desde el castillo hasta el alcázar inclusive, pozo en las bodegas 3 y 4 y toldilla a popa. Llevaba máquina alternativa de triple expansión y dos calderas.

Cuando se construyó, lo fue para los armadores británicos Scholefield & Co., de Newcastle, con el nombre de TARRAGONA. En 1912 se ven-

Nueva Montaña y entró por primera vez en Santander el 7 de marzo de 1903; tenía entonces espolón y un solo palo y no tenía quilla, cosa rara entonces, por lo que era muy apto para el tráfico a que se destinó. Transportó dentro de la bahía 20.000 toneladas de mineral. En 1905 se vendió a una compañía inglesa para dedicarlo a la navegación fluvial en el río Níger, en operaciones militares contra las tribus negras; se transformó en Cádiz en los astilleros Rey y Martín; salió el 25 de julio de 1905 a pruebas y llegó a su destino en el mes de octubre.

dió a los armadores griegos Theodosides & Kydoniefs, de Andros, y estos lo pusieron el nombre de A. D. KYDONIEFS, arbolando bandera griega. En 1914 se transfiere a propiedad del armador Embiricos y se denomina ANTONIAS EMBIRICOS, pasando—al parecer—ya en 1916 a bandera británica o de conveniencia. Tenía 257 pies de eslora por 38 de manga y 17'7 de puntal.

El día 23 de ese mismo mes, sale para Glasgow a recogerlo la tripulación montañesa con el capitán D. Deogracias García. El día 14 de junio entra en Newcastle y con un completo de carbón arriba a Santander el día 22 sin más novedad, con todo su engalanado arriba. Atracó en el Cuadro, al lado de los que iban a ser nuevos compañeros de matrícula ASÓN y MARÍA.

El buque se abanderó en Santander y tomó el nombre de NUEVA MONTAÑA; quedó con casco negro y chimenea roja con coronamiento negro. Estos colores, pasando los años, los cambió la empresa en otros buques de su flota adoptando la chimenea totalmente negra con rectángulo blanqui-rojo partido en diagonal, la parte superior blanca y la inferior roja y en cada parte con colores inversos las iniciales N y M. Esta misma es su contraseña actual.

No se hizo viejo el NUEVA MONTAÑA con nosotros. Dio tan sólo siete viajes. El 26 de enero de 1917 salió de Santander a las seis y media de la tarde con 2.850 toneladas de mineral para Newcastle; lo mandaba interinamente D. Deogracias García, porque el titular D. Manuel Aguirre se quedaba aquel viaje en tierra; el primer oficial era D. Maximiliano Villanueva, el segundo D. Gumersindo Triguero, el primer maquinista D. Carlos Videa y el segundo D. Eduardo Hevia. Cuando se hallaba a 45 millas al sur de Ouessant, a las cinco de la tarde del día 28, fue detenido por el disparo de un submarino alemán, en superficie. Un segundo disparo, y el aviso por banderas de que paren y se acerquen en un bote con la documentación. Así lo hace el barco español y se arría una ballenera con el primer oficial y cuatro hombres. Llegan éstos al submarino y tras el examen de los papeles, el comandante advierte al piloto que no le queda otro remedio que hundir su barco que conduce contrabando de guerra para el enemigo... El piloto ruega, suplica y da su palabra de no volver más a hacerlo y de regresar con el cargamento a Santander, pero el comandante Hans Rose, del U-53—que tal es el submarino—no accede. Vuelven a embarcar todos al bote y con ellos un oficial y dos marineros germanos con bombas y mechas. Al llegar al NUEVA MONTAÑA, en donde por precaución ya se había arriado la otra ballenera, ordenan subir al primer maquinista y al contraamaestre para que les ayuden a facilitar la faena de colocación de las cargas en la sala de máquinas y en las bodegas. Regresan todos en los botes al submarino después de la tarea y a poco

el NUEVA MONTAÑA salta por los aires; lo rematan con cuatro cañonazos (21).

A eso de las once se ordena a los españoles que vuelvan a sus botes en donde son abandonados. A las cuatro de la madrugada los recoge el mercante noruego LA FRANCE y los lleva a Lorient, en donde desembarcan todos sin más novedad que el susto y la fatiga de la peripecia.

* * *

Los restantes buques que, a lo largo del tiempo han constituido la flota de Nueva Montaña, no pertenecen, por así decirlo, al tráfico minero clásico de la época dorada del primer cuarto de siglo. Todos han sido unidades para el transporte del carbón y el mineral, pero prácticamente en exclusiva navegación de cabotaje. Entran además a la vida en una época muy posterior, cuando la factoría vive en autarquía, de sus propios cotos y del combustible asturiano; de aquí que los viajes de estos barcos hayan quedado limitados al paseo costero cantábrico o, en el mejor de los casos, a la excursión hasta los cargaderos del río Guadalquivir en Sevilla en donde la empresa ha tenido una de sus fuentes de recursos de primera materia.

El primer vapor de esta serie fue—y es—el SAN EMETERIO, una auténtica institución en la matrícula santanderina que conserva sus colores nada menos que desde 1887. La historia pintoresca de esta valiente, veterana y sufridísima nave se consigna con detalle, en sus orígenes, en el capítulo dedicado al material flotante de la Junta de Obras del Puerto, porque en su juventud fue un gánguil.

Se encargó para el dragado del puerto de Santander en 1887 en los astilleros franceses de Henry Sastre, en Arlés, en compañía de su gemelo el SAN CELEDONIO y la draga de rosario SANTANDER. Era entonces un gánguil de 325 toneladas de arqueó y 500 metros cúbicos de cántara, con 46 metros de eslora, 8 de manga y 4 de puntal. Toda su vida transcurrió viajando por la bahía de Santander y sus cercanías sin descanso a excepción de unos meses en los años treinta en que trabajó en Pasajes. Toda la guerra española la pasó ya amarrado en nuestros muelles, y así continuó varios años más en Puertochico.

(21) El U-53 fue un buque de notable historial. Fue el primer submarino alemán que operó en aguas americanas. Al día siguiente de hundir al NUEVA MONTAÑA, hundió al mercante bilbaíno ALGORTA, a 25' de Ouessant, que iba de Valencia a Middlesbro. Llegó hasta el fin de la guerra y fue entregado a Inglaterra con la famosa escuadra rendida en Scapa Flow.

Durante la segunda guerra mundial, la demanda de trastos flotantes para su conversión en buques auténticos fue extraordinaria. El 22 de febrero de 1942, el remolcador bilbaíno ALTSU vino a Santander y se llevó al SAN EMETERIO para su total reconstrucción en Pasajes. Transformado en un carguero de 750 toneladas de carga y 568 de registro, entró en servicio en 1943 para sus nuevos armadores, Nueva Montaña, que habían pagado por él 828.000 pesetas cuando era una pura chatarra.

Ahora resulta un barco de popa redonda, chimenea recta, alojamientos atrás y una sola bodega de amplia escotilla, perfectamente a propósito para el transporte del carbón. Empezó a navegar, sin descanso, entre los puertos de Asturias y la Dársena del Cuadro.

El 17 de abril de 1948, de madrugada, estando atracado en el muelle de la factoría esperando para descargar a la mañana, como consecuencia de la rotura del tubo de la descarga del condensador, se inundó poco a poco y se hundió en la Dársena, quedando con la popa a flote. No se ahogó nadie. El día 9 de junio fue reflatado con ayuda de elementos de tierra, tras el achique completo de la bodega por medio de la draga de succión EUSKAL-ERRIA y el apuntalado de la gran escotilla con un *cofferdam*. Se reparó en el dique seco del Astillero y volvió a navegar.

Desde entonces ha cambiado varias veces de arboladura, pasando de tener un palo y un *samson*, a tener trinquete y mayor, para acabar en la actualidad prácticamente *mocho* a tenor de las exigencias legales y de la moda económica, a dos dedos del desguace.

Es un barco maravilloso este «Jonás» de novela, que llevó una de las calderas del aviso de guerra URANIA, con su camareta a popa con lumbre, diván y cucarachas, y su concierto mañanero con apertura sonora de escotillas y vapor al silbo, entrando en la bahía un día sí y otro no, al regresar de San Esteban con el pan negro de cada día para los altos hornos de Santander. Un barco siempre leal—y humilde—al destino de la ciudad y de su empuje, de cuya modestia, se da el increíble—pero rigurosamente cierto—caso de no aparecer inscrito jamás en la *biblia* del Libro Registro del Lloyd's.

* * *

El tercer buque de Nueva Montaña fue otro viejo caballo de la flota local: el Rfo MIERA.

También de este barco se habla por extenso en otro capítulo, al referirse los acaecimientos de la gran familia naviera del grupo Pereda, en cuyas filas militó dieciocho años. Baste decir ahora que se trataba de un clásico barco carbonero, de máquina a popa, con tres palos y silueta inolvidable. Se construyó en 1920 por T. Van Duijvendijk en Lekkerkerk,

Holanda, con el nombre de FRANS BORREMANS. En 1922 lo compró Martínez Rivas, de Bilbao, quien lo dio precisamente el nombre de MARTÍNEZ RIVAS. En 1929, pasó a la Naviera Montañesa, cuya gerencia detentaba Pereda, y toma el nombre montañés de Río MIERA para acompañar a su hermano, el Río BESAYA, muy parecido de porte y líneas.

En 1947, la Naviera Montañesa lo vende a Nueva Montaña, conservando su ya entrañable nombre. Inmediatamente entra en el tráfico del carbón juntamente con el SAN EMETERIO y sus viajes a Gijón, Avilés y San Esteban se sucedieron sin interrupción.

En uno de ellos se perdió. En la media noche del 6 de diciembre de 1951, cuando salía de Santander, y estando dos millas norte-sur con Cabo Mayor, dando el rumbo a Cabo Peñas, con mar llana, buen tiempo, luna y alguna neblina, fue abordado por el pequeño mercante MOGADOR —también carbonero—, en viaje de Asturias a Bilbao, cargado, que lo alcanza en pleno costado justo en el mamparo de separación de las dos bodegas. El Río MIERA, se hundió en muy pocos minutos, mientras el MOGADOR intenta varar en la costa. Dio tiempo a arriar un bote, en el que embarcaron trece hombres. El capitán, D. Ángel Leza, el primer oficial D. Enrique Campos, los dos maquinistas y el contraмаestre, quedaron a bordo y se lanzaron al agua en el momento en que el barco se va a pique. Al primer maquinista, D. Luis Recio, de alguna edad y que no sabe nadar lo han amarrado a una escalera para que sobre ella flote, pero a los pocos momentos fallece y queda su cadáver entre dos aguas mientras sus compañeros se aguantan cerca del remolino que ha dejado el buque.

Entretanto el MOGADOR, que con el branque doblado ha sufrido relativamente poco, regresa al lugar del accidente y rescata el bote del MIERA y después a los oficiales que se mantienen a nado. Sólo murió el jefe de máquinas. El MOGADOR entró de arribada en Santander con los náufragos (22).

El Río MIERA está hundido en treinta brazas de agua, por fuera del bajo conocido con el nombre de Cabezo de la Vaca. Allí descansa uno de los barcos trabajadores de la matrícula, a la que sirvió veinte años. Por él pasaron varias generaciones de marinos montañeses y despertó siempre en la ciudad un hondo sentimiento de afecto y simpatía. Porque

(22) El MOGADOR era un antiguo correílo de Trasatlántica, que primeramente se llamó JOSÉ PÉREZ y que se había construido en Dumbarton en 1879. Se dedicó al transbordo de pasajeros desde los puertos del norte a Barcelona, puesto que su armador era el consignatario de Trasatlántica en Ferrol. En 1888 pasó a la Trasatlántica tomando el nuevo nombre y en 1943 se vendió a la naviera malagueña C. Paez Hermanos, desprovisto ya de todo espacio para alojamiento de pasajeros. Posteriormente lo adquiere Guezuraga, de Bilbao, y bajo su contraseña navegaba cuando abordó y hundió al Río MIERA. Terminó sus días precisamente en Santander, desguazado en la factoría de Parayas en 1966.

Santander tiene preferencias por sus barcos, que calan muy hondo en todas las gentes, asomadas de siempre al trájín del puerto y al mar horizonte de su costa.

* * *

El último barco de Nueva Montaña no arboló nunca su contraseña porque conservó la propia, al no salir de la sociedad anónima Auxiliar Marítima, adquirida íntegramente por la factoría. La Auxiliar Marítima era una naviera bilbaína fundada a fines de 1917 que tuvo dos buques llamados GILDAMES y GUERNICA.

Eran buques de mediano porte, del tipo tramp de «tres islas» y contruídos al final de la guerra europea por los Astilleros del Nervión en Bilbao. El GUERNICA se perdió durante la Guerra Civil, en aguas del Kattegatt y la Auxiliar quedó únicamente con el GILDAMES.

Era este barco de 3.627 toneladas de registro bruto y 5.157 de carga. Se entregó en 1918 y fue el primer buque mercante español con toda su maquinaria íntegramente contruída en España, por lo que mereció el honor de la visita del rey Alfonso XIII durante su construcción. Tenía 99,24 metros de eslora, 14,37 de manga y 6,84 de puntal; llevaba dos calderas y máquina de triple expansión, pero su marcha era bastante deficiente; al menos en los años en que sirvió a la empresa santanderina. Era de líneas llenas y escaso abanico. Costó ocho millones de pesetas.

Fue el prototipo de una serie de cinco buques muy similares (GILDAMES, GALEA, GUERNICA, GÓRLIZ y GORDEJUELA) contruídos por Nervión.

Su primer viaje lo dio por el Cabo de Buena Esperanza, todavía en guerra, a las Filipinas. Regresó a Santander, ya por el Canal de Suez, con 15.475 fardos de tabaco y entró en nuestro puerto el 6 de abril de 1919 en estreno riguroso. El 1 de agosto de ese mismo año volvía a Santander conduciendo cinco millones de pesetas en dólares oro norteamericanos que venían a robustecer las reservas del Tesoro español. Se descargaron y se enviaron a Madrid con todo el aparato de precauciones que exigía el caso.

El 18 de julio de 1936 le sorprendió amarrado en Hamburgo por motivo de la huelga de tripulantes. El 16 de octubre recibe orden de salir para Bilbao y consigue zarpar el 23 de ese mismo mes, en lastre. Llegó sin novedad a su destino, y el día 26 va a Saltacaballo a tomar un completo de mineral para Middlesbro, regresando a Le Boucau. Estando en Bayona esperando la ocasión propicia para librar el bloqueo de la Marina Nacional y volver a intentar dar otro viaje a Saltacaballo, es requisado por el gobierno de Euzkadi con objeto de conducir un impor-

tante cargamento de suministros a Bilbao, así como correo y pasajeros. El día 4 de marzo de 1937 inicia el viaje escoltado por lo más florido de las fuerzas navales del Gobierno de Bilbao y tiene lugar la famosa acción del combate contra el crucero CANARIAS; en este combate quedan desbaratadas las flotillas de Euzkadi y el GILDAMES, tras recibir dos impactos, se rindió siendo conducido a Pasajes. Entre el cargamento llevaba importantes partidas de tejidos catalanes, monedas de níquel acuñadas y entre el pasaje—137 pasajeros—el representante de Cataluña ante el Gobierno Vasco, Sr. Carrasco Formiguera.

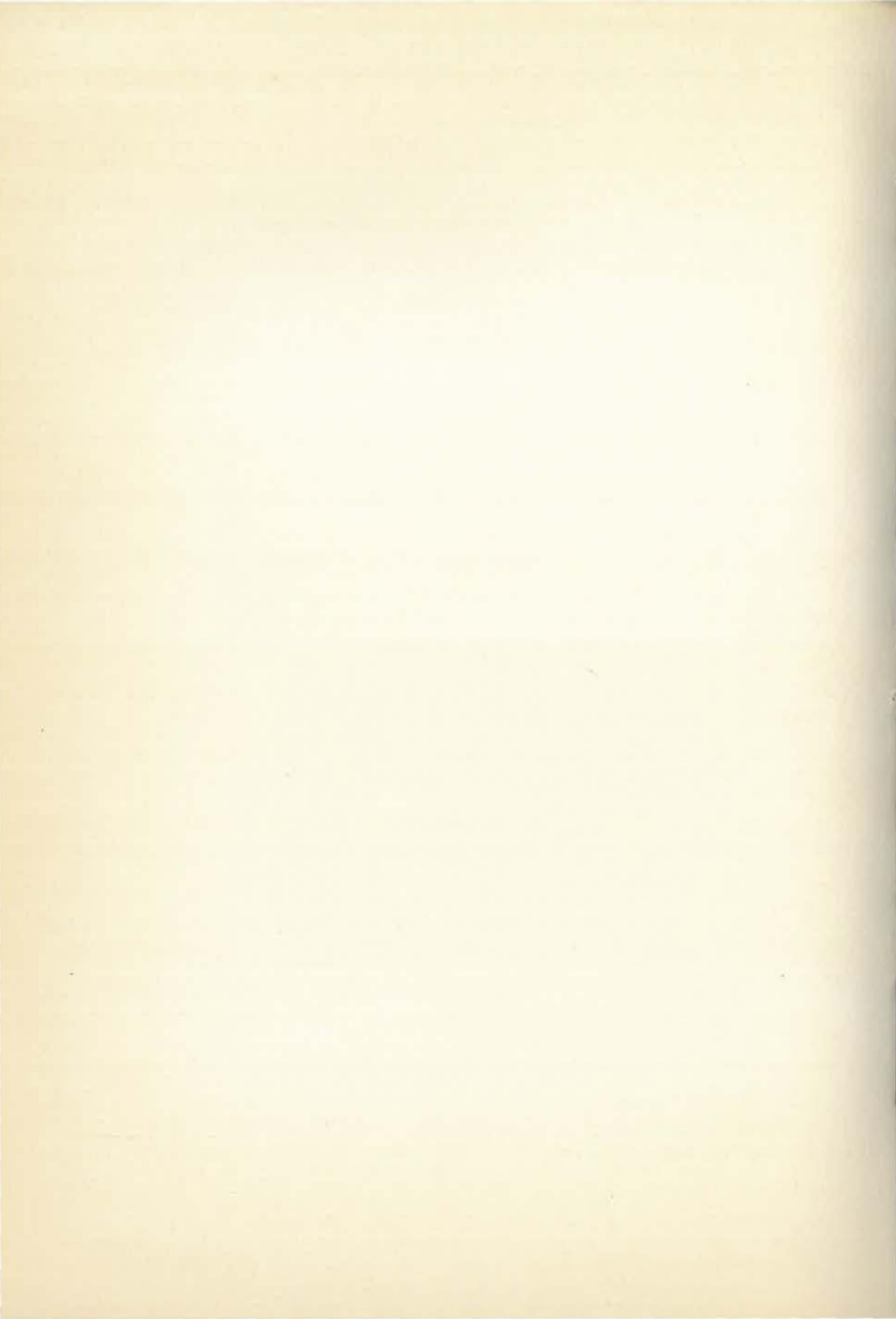
Desde esa fecha hasta el 18 de diciembre de 1937 en que fue devuelto en Cádiz a sus armadores, navegó con el nombre de ALDAM al servicio de la Gerencia de Buques Incautados. Después se dedicó al transporte de carbón y mineral entre puertos de la España Nacional, con varios viajes esporádicos a Alemania llevando cenizas de pirita.

Tras la pérdida del Río MIERA, Nueva Montaña adquirió las acciones de Auxiliar Marítima a fines de 1951, incorporando así el GILDAMES a su propio servicio. Sus viajes más corrientes eran los de carbón y transporte de mineral de Sevilla a la Dársena de Maliaño. En 1964 abandonó definitivamente este tráfico por pasar la sociedad propietaria al control directo de Bergé y Cia., cuyo historial se recoge en otro capítulo (23).

(23) El GILDAMES se desguazó en Parayas en 1967.

EL TRAMPING

CAPÍTULO III



Mayoría de edad de la navegación de altura a vapor santanderina: el tramping

LA tradición naviera montañesa en navegación de ultramar, calaba muy hondo. Por eso, tras la primera y brillante etapa de vapores de gran cabotaje, montada sobre la mecánica del tráfico siderúrgico y minero, surge enseguida un renacer de la navegación de altura, adecuada a las estructuras económicas del momento. Desaparecidas las colonias y sus tráficos propios, más o menos reservados para los barcos de bandera nacional, el comercio naviero español de altura, deriva hacia el *tramping*, idéntico en cuanto a su esquema para todas las potencias marítimas y particular en los detalles de cada pabellón, que buscaba el acomodo más conveniente a su posición geográfica o a su área económica de influencia.

El arranque del tramping, surge en Santander a través de las navieras de vapores vasco-montañeses, alguna de ellas creada ya expresamente con este objetivo; al propio tiempo, los viajes esporádicos a través del océano llevados a cabo en circunstancias u oportunidades especiales por los barcos del mineral, abren sin quererlo el camino a las viejas aspiraciones ultramarinas.

La segunda etapa del salto de la vela al vapor se dio casi insensiblemente en cuanto se traspusieron los 20 pies de calado y las cuatro mil toneladas de peso muerto.

Por lo que respecta a los armamentos lanzados a esta nueva y eterna empresa, es de notar que en Santander, no son precisamente las viejas familias tradicionales en las carreras de Filipinas o las Antillas las que rompen el fuego, si bien es verdad que la firma Pérez, por sus vinculaciones personales y económicas poseía una visión muy exacta, amplia

y certera de las posibilidades del negocio. Pero ni los Dóriga, ni los Pombo, ni los Torriente, ni los Fernández de Castro, por citar los apellidos más notables en los días de la navegación velera ultramarina, se atrevieron en la aventura de los grandes vapores. El lapsus de casi cuatro lustros que realmente se produce entre en el zénit de las fragatas habaneras y el punto de arranque de los vapores tramp, con una técnica moderna y diferente de explotación, en torno a la bolsa mundial de fletes del Baltic en Londres, fue lo suficiente para cortar la continuidad de unas vocaciones y la capacidad de empresa de unos capitales un día serios y sólidos.

Los viajes del mineral cántabro con regresos de carbón o madera para puertos franceses fueron, más y más, moneda corriente en el trajín de los vapores. La aparición de las necesidades carboneras en los puertos de Italia de forma masiva, origina una continuidad de retornos al Mediterráneo que se conjuga con el incremento de las exportaciones de mineral del sur de la Península y del norte de África.

La pirita de Huelva se exporta a Norteamérica y aprovechando la reducida cubicación de este mineral, se abarrotan bodegas y cubertadas con corcho en balas. Los retornos se hacen a base de algodón, o madera del Golfo, o fosfatos de Florida.

El tráfico con las antiguas colonias—Cuba, Puerto Rico, Filipinas e incluso las demás repúblicas—, se defiende, por lo que a Santander se refiere, y como era lógico presumir, a base de la bien sólidamente prestigiada Compañía Trasatlántica, que fue prácticamente en sus comienzos una naviera montañesa más. De aquí el que nuestros barcos de altura se mantuvieran en sus comienzos alejados de las rutas tradicionales de nuestro tráfico ultramarino.

Pero el *tramping* libre estuvo tocado de muerte en los primeros lustros del siglo con dos bajas enormes, una hacia 1903 y otra hacia 1911, que obligan a profundas revisiones estructurales del negocio, aun en las navieras más firmes de la City. Este impacto produjo un efecto favorable sobre nuestra matrícula, puesto que gracias a la colosal baja de los precios de buques de segunda mano, los que iban a ser armadores santanderinos de altura, consiguen sin gran esfuerzo sus primeras unidades. Y cuando menos se espera—comercialmente hablando—estalla la primera Guerra Mundial, que significa el fin de las estrecheces y el comienzo de una época dorada para esta clase de buques.

El fenómeno de la guerra submarina, hasta muy tarde no tomó auténtica virulencia y las rutas marítimas lejanas a Europa, vivieron prácticamente una tranquilidad y una euforia como no se había conocido desde hacía muchísimos años. Pero en cuanto acabó el conflicto, con una rapidez muy superior a todo lo racionalmente previsible, se presentó el problema de la crisis que fue agudizándose en los veinte, y con algunas débiles alternativas, desemboca en los treinta, no menos cruel y despia-

dada, aunque menos sangrienta porque para entonces ya habían desaparecido los *stocks* mundiales de existencias de guerra, se habían desguazado y amarrado prácticamente todas las unidades de economía mediana y se hacían los números con sumo cuidado antes de poner en servicio nuevas unidades.

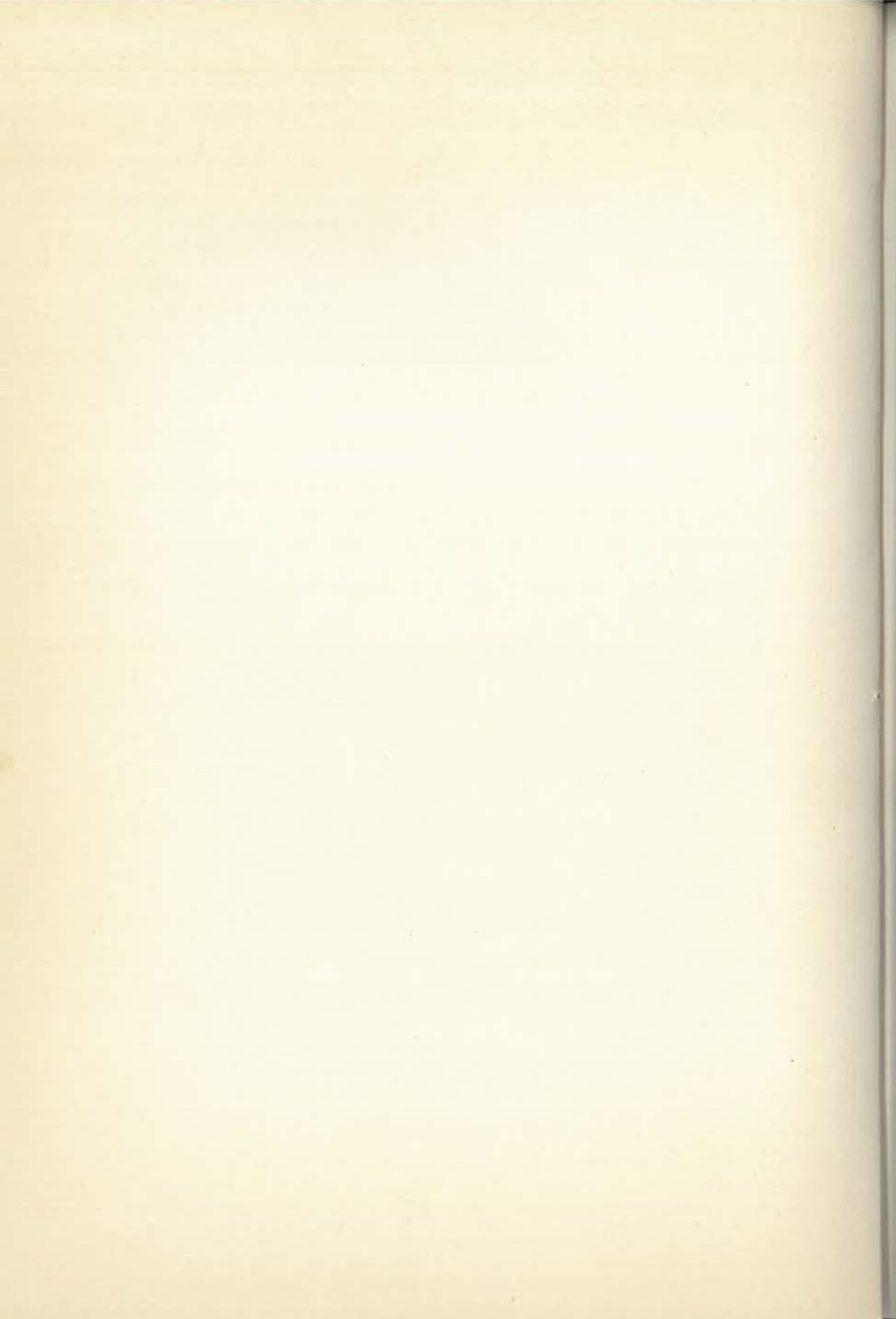
Parte de la flota tramp de altura santanderina de anteguerra, se vendió en el mejor momento. El resto arrastró una vida lánguida con sucesivos períodos de amarre y desamarre hasta que, poco a poco, fue desguazándose.

El mismo signo cupo en suerte a las unidades de postguerra—algunas realmente excelentes—que indudablemente merecieron mejor suerte. De hecho, sólo había a flote dos tramps de gran altura montañeses—el ALFONSO PÉREZ y el RITA GARCÍA—cuando estalló la guerra de España en julio de 1936.

El gran cabotaje europeo de postguerra se continuó con un número importante de unidades en su mayor parte importadas por Liaño, y su vida fue tan precaria como la de sus hermanas mayores.

En resumen; podemos decir que el tono general de la navegación montañesa fue ascendente y prometedor hasta el pico de la primera contienda universal y de signo adverso en la larga postguerra, prolongada hasta el Alzamiento en el verano del 36. La ausencia de capitales locales o indianos, lo muy castigados que los pocos existentes habían sido, las adversas condiciones internacionales del negocio y la atroz intranquilidad política del país fue acabando con la virtud de una hermosísima tradición naviera, mientras se debilitaba la matrícula.

La ancestral animadversión de nuestros navieros de casa por el tráfico de línea regular—único que se mal defiende en épocas de crisis—, por la protección estatal en régimen de subsidios y de servicios públicos; y en general su individualismo y su repugnancia a las limitaciones de libertad de explotación romántica, contribuyeron no poco a la decadencia de nuestra flota, que nunca pudo contar como Bilbao, Sevilla, Cádiz o Valencia con empresas de ámbito nacional, servidas por flotas numerosas, en tráfico regular.



La casa de Ángel Pérez

DON Ángel Bernardo Pérez nació en Ruiloba en 1823 y en 1853 se estableció en Santander como naviero y consignatario, bajo la razón social Pérez y García. Debido a su entrañable amistad con los López de Comillas, fue desde muy pronto—1861—su oficina, la representación en Santander de los Vapores Correos de Antonio López, andando el tiempo Compañía Trasatlántica.

Poseían, además del pequeño vapor CUCO, dos bergantines, uno el TERESA, de 115 toneladas y otro el TERPSÍCORE, de 151 que había pertenecido anteriormente a la razón social Viuda de Irigoyen. Aquellos buques hacían la ruta de las Antillas tradicional de todo el comercio marítimo montañés, esto es, la exportación de harinas y el tornaviaje con azúcar, cacao o madera (1).

Pasando los años, y cuando los correos de Antonio López ya tenían la cabecera de sus viajes a Cuba en Santander, el escritorio se denomina Ángel B. Pérez y Cía.; junto a él se instalan las oficinas de la Sub-Inspección de la empresa A. López y Cía., en los bajos del Muelle 36, edificio construido, en principio, con la idea de dedicarlo a gran hotel terminal para los viajeros de América (2).

(1) El TERESA construido en Santander en 1858, se vendió en La Habana en 1864 a los armadores Jiménez Sobrino, de dicha plaza.

(2) El enlace con los correos que salían de Cádiz se hacía a través de la Línea Peninsular de Paquetes de Vapor. Costaba el pasaje largo 50 pesetas incluida la manutención y los buques que hacían el itinerario eran el MONARCA, NON PLUS ULTRA, APÓSTOL, VENCEDOR DE ÁFRICA, BUENAVENTURA, CAPRICHIO y PERSEVERANCIA.

Don Ángel Bernardo, que fue el primer Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Santander, falleció el 18 de mayo de 1896 y quedó al frente del negocio su hijo Ángel Federico Pérez e Eizaguirre, quien llegó a ser la figura más destacada del negocio naviero local. La oficina del 36 del Muelle continúa su vida como importantísimo negocio de consignación de buques, pero D. Ángel emprende por sí mismo el armamento de buques propios, creando una naviera—Vapores de Ángel Pérez—, que llevó como contraseña una bandera cuadra con dos franjas amarillas por los bordes superior e inferior y en el medio los colores de la matrícula dispuestos en un *enmanchado* de cuatro triángulos rojos y cuatro blancos; las chimeneas eran igualmente amarillas color arena seca, y llevaban una franja completa en derredor con el blanquirojo en dientes yuxtapuestos.

Todos los buques de este armador fueron grandes mercantes—los mayores de la flota local—y se dedicaron al tramping de altura.

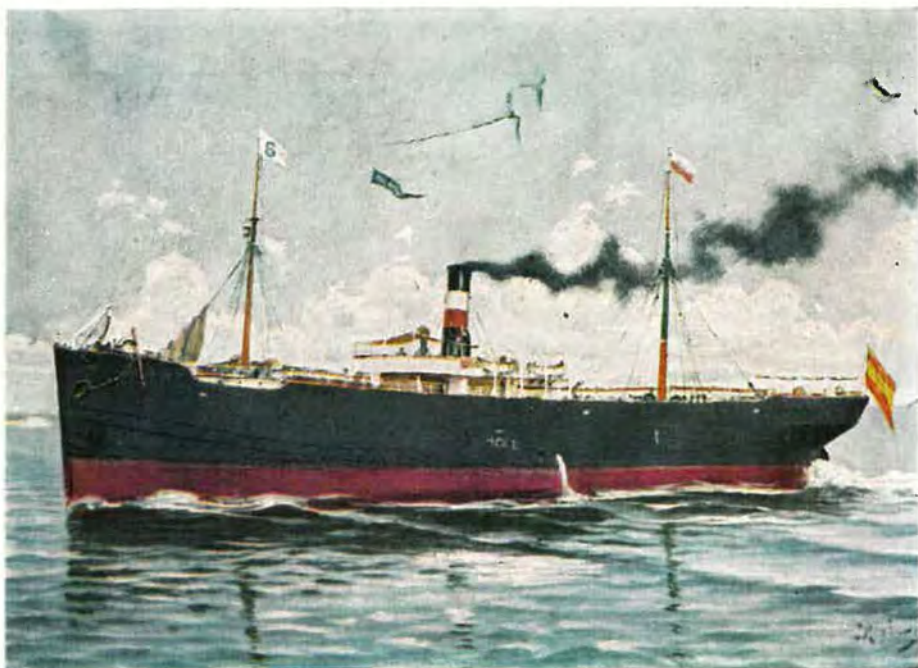
La primera unidad se adquiere el 27 de abril de 1909. Se trata del carguero británico MIRAMAR, construido en 1892 por Osbourne Graham, en Sunderland, para Raeburn & Verel, de Glasgow, una naviera cuyos buques llevaban todos nombres de los palacios reales de las dinastías europeas, y Miramar era el de los Habsburgo austríacos.

El MIRAMAR hacía 2.415 toneladas de registro y 3.800 de carga (fue el menor de los cuatro buques que tuvo Ángel Pérez) tenía 86,68 metros de eslora por 11,58 de manga y 7,75 de puntal. Era un barco bonito, *partial awning* (medio pozo en las bodegas de popa), cuatro bodegas y arboladura caída altísima y muy elegante. Cuando lo adquirió D. Ángel, en Escocia, lo puso el nombre de su padre, ÁNGEL B. PÉREZ, y esta norma de designar los buques con los nombres familiares y el apellido común, la mantuvo hasta el final de la empresa.

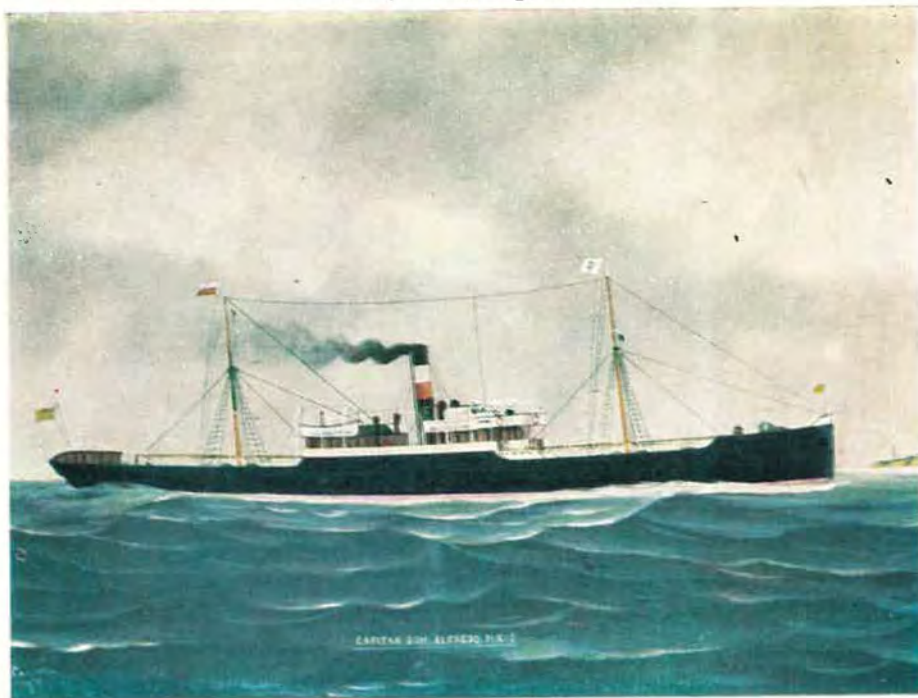
El ÁNGEL B. PÉREZ llegó por primera vez a Santander el 11 de agosto de 1909 al mando del capitán D. Tomás Cimiano. Su expediente de abanderamiento quedó concluido el 27 de abril de 1910 e inscrito el 12 de octubre de ese mismo año. Dio su primer viaje cargado de mineral a Glasgow. Al viaje siguiente, al salir de Kiel, el 12 de octubre, por causa de la niebla, varó en la costa danesa a dos millas de tierra, pero fue reflotado.

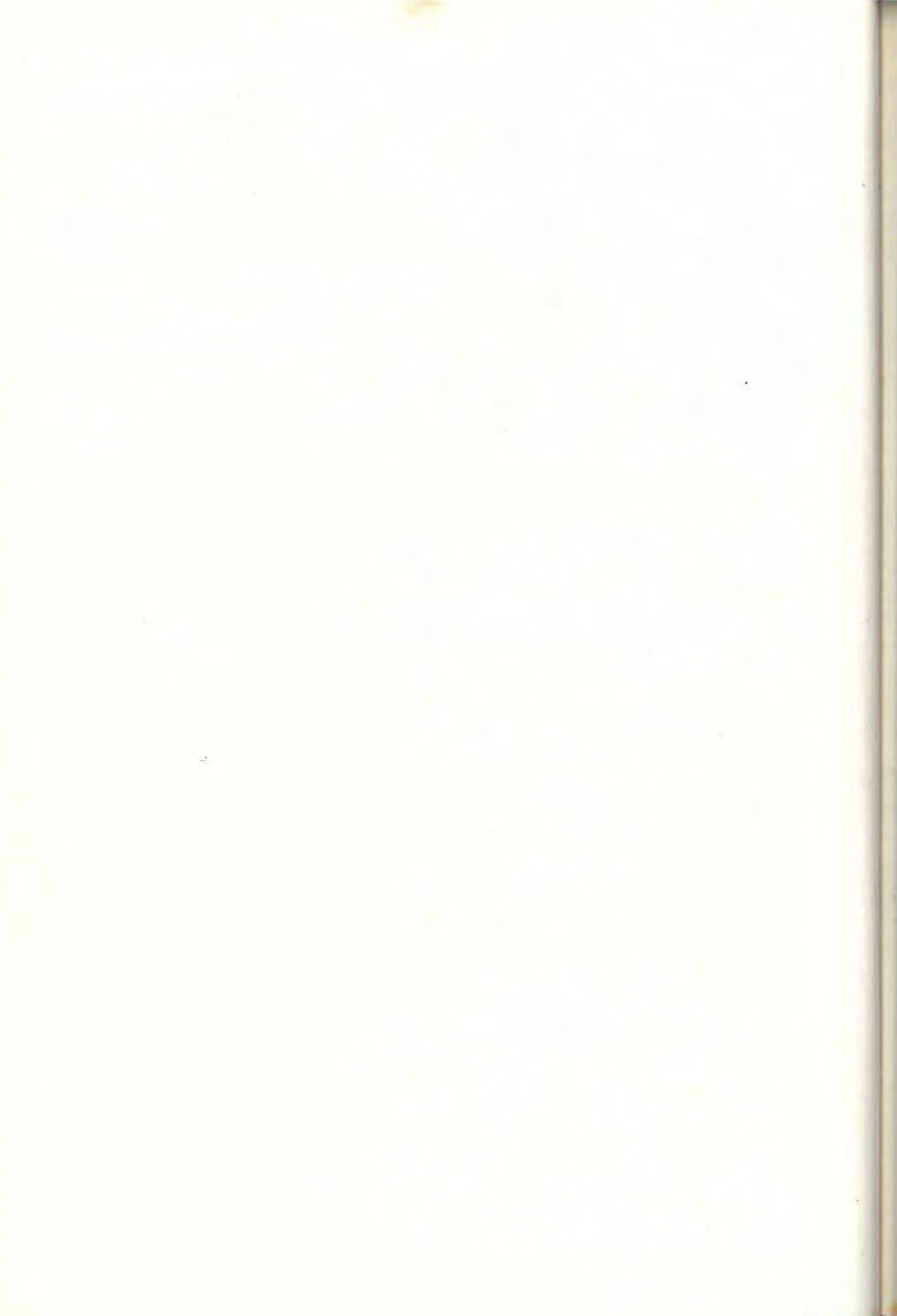
En 1911 compró D. Ángel su segundo buque, al que puso por nombre CAROLINA E. DE PÉREZ, es decir, el nombre de su madre (Doña Carolina Eizaguirre). Pagó por él 296.916 pesetas, que al cambio de entonces fueron 10.900 libras. También era de origen inglés; se construyó en 1896 por Ropner & Sons, en Stockton, para J. Wood & Co., de West Hartlepool, con el nombre de SUNINGDALE y a estos mismos armadores se les compró el buque.

Era de 2.694 toneladas de registro bruto y 3.911 de carga; 91,54 metros de eslora, 13,11 de manga y 6,72 de puntal. Era también del tipo *partial*



«Compañía Santanderina de Navegación».—El PEÑA ROCÍAS (arriba) y el PEÑA CASTILLO (abajo). Óleos ingleses de la época que conservan en Santander las familias Díaz y Piris, respectivamente





awning, como el ÁNGEL, pero solamente con pozo en la bodega del cuatro.

Su primer viaje—a mediados de febrero—al mando del capitán Estrada lo hizo a Cardiff y desde allí se fue a Charleston y Tampa, regresando con fosfato a Sevilla. Desde entonces se mantuvo, con sus compañeros de contraseña, en el tráfico de la exportación de piritas de Huelva con cubiertas de corcho del mismo puerto o de Algeciras a los Estados Unidos, regresando con fosfato o algodón para España. Quedó inscrito definitivamente en la matrícula el 18 de marzo de 1911.

El tercer buque de la flota fue el EMILIA S. DE PÉREZ (Emilia Sanjurjo de Pérez, esposa de D. Ángel F. Pérez) comprado en Newcastle el 22 de febrero de 1913 en 15.990 libras. De allí viajó a Burdeos y Santander, a donde llegó el 15 de marzo y quedó abanderado definitivamente el 18 de junio, siendo su capitán D. Fidel Aguirre Iglesias.

Este barco perteneció a R. A. Mudie & Sons, armadores de Dundee, con el nombre de MATIN y había sido construido en 1893 por Gourlay Bross, en el propio Dundee; tenía 3.997 toneladas de arqueo y 5.379 de peso muerto; 110,64 metros de eslora, 13,65 de manga y 8,02 de puntal. Era de cajas, silueta muy graciosa y caída, mucha guinda y amplio de alojamientos. Había sido dedicado a la carrera de la India.

Así pues, en este año de 1913, la flota de D. Ángel se compone ya de tres buques, pero se produce el primer accidente de alguna importancia. Fue el día 4 de enero y ocurrió en el ÁNGEL, aunque realmente quedó en nada al lado de lo que le habría de suceder al año siguiente, que fue así:

En el mes de noviembre de 1914, al mando del capitán D. Víctor Colina Sánchez, navegaba el ÁNGEL B. PÉREZ de Algeciras y Huelva a Nueva York con cargamento casi completo de corcho y una pequeña partida de castañas. Estando el buque unas 100 millas al norte de la isla de Madera, se le declaró un violentísimo incendio en la bodega II. Puesto popa al viento para librar el puente del humo, se hace echazón de la completa cubierta de proa y pone rumbo a Funchal, cerrándose mangueras. El buque consigue llegar a este puerto, en donde es extinguido totalmente el fuego mediante la inundación de la bodega II a través de la cuartelada. La carga de dicha bodega se perdió íntegramente, pero el buque se salvó y pudo continuar su viaje a Norteamérica. Si el incendio espontáneo se hubiese declarado 24 horas más tarde, el ÁNGEL se hubiera perdido irremisiblemente en medio del Atlántico.

El peligro de un incendio de esta naturaleza en los cargamentos de balas de corcho es, de siempre, un riesgo muy frecuente por el roce de los flejes metálicos en los balances del barco. A los dos años—1916—se vuelve a presentar a este mismo buque un caso análogo, bajo el mando del capitán D. Arturo Menéndez Arias. Había salido de Lisboa para Filadelfia, completo de corcho y cuando navegaba próximo a las Azores, se

declara un potente foco de fuego en la bodega n.º 4; a poco las llamas salen por la escotilla y se propagan a toda la cubertada de la caja de popa.

En la toldilla—este buque tenía la cámara a popa—han quedado aislados y condenados a abrasarse o tirarse al agua el primer oficial D. Francisco Maza Pereda, el mayordomo y un camarero. El fuego se corre hasta la cámara y los dos últimos se tiran al agua sobre la estela; Maza, por no saber nadar, se queda en el coronamiento de popa con una pierna apoyada en un portillo de la estampa y sujeto con una mano a la driza de la bandera. Advirtiéndolo en el puente la situación, lanzan un bote al agua y se recoge al piloto que se deja caer; los otros dos tripulantes no aparecieron.

El *ÁNGEL*, ardiendo en pompa, llegó a Punta Delgada (San Miguel) y allí fue definitivamente extinguido el incendio, quedando hospitalizado el oficial. Su reparación fue difícil, larga y provisional, y estando casi ya a punto, fue enviado allí el *EMILIA S. DE PÉREZ*, mandado por D. Fidel Aguirre, para que convoyara a su maltrecho compañero hasta su destino. Así lo hizo, y a los pocos días de haberse comenzado el viaje navegando ambos buques en conserva, se presentó nuevamente otra combustión espontánea en el cargamento de la bodega n.º 4 del *EMILIA*, que afortunadamente pudo ser sofocada con los medios de a bordo. En este mismo viaje, el capitán del *ÁNGEL* fue atropellado por un camión en Boston que le rompió una pierna dejándole cojo.

Todo esto estaba ocurriendo en 1916, es decir en plena Guerra Mundial. Los barcos de Pérez, lejos de la peligrosísima ruta del mineral y en la no menos dura pero más productiva del Atlántico Norte, batían records prodigiosos de sobordos. Sin embargo, todos estos percances—por otra parte naturales en esta clase de tráfico—mermaban posibilidades a la empresa. En este mismo año de 1916—en febrero—el *EMILIA* hubo de arribar a las Bermudas con importantes averías en la máquina. Y en ese mismo año, a finales, estrenan telegrafía sin hilo los tres vapores.

A esta altura del conflicto, el *CAROLINA* y el *EMILIA* inician diversos viajes a la Argentina en régimen de requisa por el Gobierno y a Cuba y puertos diversos del Golfo de Méjico. A la ida de un viaje a Buenos Aires, el *ÁNGEL* recogió dos botes salvavidas con la dotación del gran vapor italiano *ATLANTA*, que había sido hundido por un submarino alemán en las cercanías de las Canarias; la llevó a Puerto de la Luz.

El año 1919 tuvo especial trascendencia en la marcha de la empresa. Tras regresar a Santander de un viaje a Nueva York con un cargamento completo de bocoyes de tabaco y cuatro millones de dólares en monedas de oro, el 7 de septiembre se firma la escritura de venta del *ÁNGEL*, en favor de D. Carlos Gutiérrez Latorre, y sus consocios Maclean y Tirado, en unos tres millones de pesetas, siendo baja en la matrícula y pasan-

do a la de Bilbao con el nombre de VALVERDE, para su empleo en el transporte de mineral. Andando el tiempo se amarró, volviendo nuevamente a navegar en diciembre de 1923.

Fue traspasado a la Cía. Naviera Bidasoa (A. Candina) de Bilbao y tomó el nombre de URUMEA. El 15 de agosto de 1924 fue abordado en niebla y hundido. Lo mandaba el capitán D. Maximino Covadal. Él y 25 hombres de su tripulación fueron desembarcados en Cádiz.

Con el dinero fresco del ÁNGEL, vendido en un excelente momento con los precios arriba y antes de la crisis, nació el ALFONSO PÉREZ (nombre del hijo de D. Ángel). Costó exactamente 316.476 libras el 17 de octubre de 1919; se adquirió en Vancouver (Canadá), desde donde fue enviado a Cardiff; en este puerto se entregó a Pérez y ya con los colores españoles, dio un viaje a Chile con regreso a Dunkerque, y el 1.º de mayo de 1920 entra por primera vez en Santander para cambiar su pasavante provisional por la Patente; quedó abanderado definitivamente el 25 de junio de 1920.

Era un barco *standard* entregado en febrero de aquel mismo año de 1919 por los astilleros de J. Coughland & Sons del mismo Vancouver y pertenecía a la serie «Dollar», proyectada para el Imperial Munitions Board. Esta serie (nueve barcos) tenía 5.700 toneladas de registro y 8.800 de peso muerto; 410'5 pies de eslora, 54'1 de manga y 27'5 de puntal con 24 de calado; eran barcos de cajas, propulsión por turbinas de vapor y tres calderas, con 11,5 nudos de andar. El ALFONSO fue concretamente el WAR CHIEF. Cuando se hizo cargo de él su armador español, tenía un solo palo de señales y posteleros para la carga.

Todavía en ese mismo año de 1919, se produjo un incendio en el EMILIA, el día 11 de diciembre, en las bodegas I y II, estando surto en el puerto de Barcelona; lo mandaba Estrada. Con la ayuda de bomberos y la del crucero CATALUÑA se sofocó.

Pero esto trajo su cola para 1920, un ejercicio recargado de obras extraordinarias, reparaciones cuatrienales y baja en el mercado de fletes que hace tambalear a los tres barcos de la flota.

El EMILIA, después de su fuego, va a reparar a Cádiz y allí en efecto, lo dejan como nuevo, aunque privándole de la gracia de su clásica estampa; le cambiaron palos y chimenea—que ahora quedan más cortos y rectos—y le elevan un puente cerrado más, suprimiéndole una extraña pasarela que iba del castillo al alcázar y volaba por encima de las escotillas de la caja de proa.

El CAROLINA, también fue reparado a fondo en Cádiz ese mismo año y el ALFONSO, tras un viaje a Cuba y otros dos a los puertos centroamericanos desde Rotterdam, tiene que arribar a Ferrol con un incidente a bordo entre la tripulación. Estando en Newport News, decidido ya el regreso en lastre para Santander a amarrar, se consigue un viaje con

carbón a Amberes, que sirve para prolongar la agonía. El 8 de marzo de 1921 entró en el puerto de su matrícula y amarró por falta de flete remunerador; era la primera vez. En ese mismo mes amarraban también en la bahía, por idéntica razón, el CAROLINA y el EMILIA, quedando los tres buques bajo el mando conjunto de D. Víctor Colina.

En 1923, el 3 de abril, descansó el ALFONSO, y tras una corta reparación, salió para Cardiff en donde tomó carbón para Buenos Aires, regresando con trigo al Reino Unido y volviendo a amarrar en Santander el 1 de septiembre. Allí estaba amarrado el EMILIA. El CAROLINA, que desamarró en noviembre de 1922, vuelve al poco a reparar al Astillero y al año siguiente le sigue el EMILIA.

Toda esta época es un constante amarre y desamarre, en una serie de intentos para lograr la supervivencia frente a la crisis mundial, y el único suceso de importancia que registra la marcha penosa de la naviera ocurre en el mes de febrero de 1926, cuando el EMILIA abordó a la salida de Gijón al vapor español MARGARI, al que ocasionó grandes averías rindiéndole un palo. En ese mismo viaje, el EMILIA sufre una vía de agua en la bodega II y se ve precisado a varar en una playa en las proximidades de Ferrol, hasta donde llegó remolcado por el carguero de Ybarra CABO SAN MARTÍN.

En este año, tras una avería en las turbinas del ALFONSO que le obligó a entrar de arribada en Lisboa navegando a nudo y medio, se le cambia el sistema propulsor por una máquina de triple expansión, con lo que se redujo notablemente el consumo, que en este barco era un lastre enorme para su explotación en tiempos difíciles.

En 1927 se vende el CAROLINA. Lo compra por escritura pública el 18 de noviembre, D. Constantino de Zabala y toma el nombre de ZABALARI. En aquellos días se habló con insistencia también de la venta del ALFONSO a la Marítima Unión, pero todo quedó en una falsa alarma. El ZABALARI, a los dos años, fue comprado por D. Joaquín Velasco, de Gijón, y tomó el nombre de MINA CARRÍO, con el que acabó sus días en 1938 (3).

La racha de accidentes continúa en 1928, porque el 12 de mayo es el ALFONSO el que aborda al mercante inglés MAHOUT, cuando navegaba cerrado en niebla por el Mar del Norte en un viaje de Huelva a Hamburgo. Mandaba entonces el ALFONSO D. Luis Bengoa, y tuvo que meterse de arribada en Rotterdam, en donde reparó las averías. Vuelve el ALFONSO, al año siguiente, a sufrir otro percance, que fue la varada en los bajos de Smiths Knoll el día 7 de noviembre de 1929 bajo el mando de

(3) Durante la guerra de España, quedando internado en Gibraltar, fue vendido en subasta a instancias de su propia dotación y se desguazó como chatarra.

D. José M.^a Marquina; el barco salió por sus propios medios y llegó al Tyne.

Tras otro período de inactividad forzada en la bahía de Santander, en el mes de junio de 1931 vuelven a la mar el ALFONSO y el EMILIA al mando de los capitanes D. Manuel Martínez Laguno y D. Carlos Ferrer respectivamente. Los viajes que dan ahora se reducen a la subida al Mar del Norte con piritas de Huelva, con el retorno de carbones a puertos italianos. En el primero de estos viajes, estando el EMILIA el día 29 de junio en West Hartlepool, explotó su caldereta ocasionando la muerte del segundo maquinista D. Ramón López, el mayordomo, el cocinero, un fogonero y el aduanero inglés que estaba a bordo; varios tripulantes más resultaron gravemente heridos. El buque sufrió importantes averías en toda la estructura central, superestructuras y chimenea. El 14 de agosto se vendió «in situ» para su desguace y su final corrió a cargo de la famosa empresa Hughes Bolckow, en su tradicional factoría desguazadora de Battleship Wharf.

Al año siguiente amarró definitivamente el ALFONSO el 22 de febrero de 1932, quedando fondeado en el Pozo de los Mártires de la bahía de Santander; era totalmente imposible su explotación ante la catastrófica situación del mercado mundial de fletes.

De aquí en adelante, la historia de esta naviera es una triste colección de hechos luctuosos en los que participa el único protagonista de la flota que sobrevivió: el ALFONSO PÉREZ.

Durante la sangrienta revolución de 1934, fue requisado por el Gobierno de la República y convertido en buque-prisión en donde quedaron reclusos los prisioneros y detenidos procedentes en su mayor parte de Asturias, y que fueron transbordados del transporte naval CONTRA-MAESTRE CASADO.

Este precedente iba a tener muy trágicas consecuencias. El 18 de julio de 1936, el ALFONSO continuaba fondeado en la bahía de Santander, pero desde los primeros días de la guerra, el barco—el ALFONSO se convirtió ya para siempre en Santander en el barco por antonomasia—fue cárcel de cientos y cientos de detenidos acusados de desafección al Frente Popular o de comulgar con ideas políticas contrarias a las de los partidos de extrema izquierda. El buque continuó fondeado, pero en el mes de octubre quedó atracado en una de las Máquinas de la Dársena del Cuadro. Convertido en prisión, el mando del mismo fue conferido al dirigente extremista Emilio S. Abascal, quien disponía de una nutrida plantilla de milicianos de guardia debidamente armados. En los primeros meses esta guardia estuvo a cargo de las milicias socialistas, pero después fue cambiada por otra compuesta por elementos anarquistas de la FAI, es decir, lo más abyecto de toda la miseria revuelta trágicamente en aquellos años.

El día 27 de diciembre de 1936, la capital de Santander fue bombardeada por la aviación nacional hacia media mañana, causando muy escasos daños pero sí un número bastante importante de muertos y heridos entre la población civil; las bombas cayeron principalmente en la zona portuaria, barrio del Rey, Perines y Paseo del Alta. La reacción del populacho fue, naturalmente, violenta y desembocó en un asalto al buque por partidas armadas, absolutamente fuera de control, que precipitándose sobre las escotillas abrieron fuego sobre los presos, matando e hiriendo a mansalva. Por la tarde se reprodujo el mismo horror pero de forma mucho más fría y calculada, mediante una selección a bordo, por puro capricho o puro furor satánico y bestial. No se ha podido precisar exactamente el número de personas asesinadas en aquel espantoso día, pero por supuesto fueron más de 170, de los que 158 se conservan sus restos sepultados en la iglesia del Cristo, a donde fueron trasladados a poco de la Liberación de la ciudad, desde la fosa común de Ciriego. La matanza del ALFONSO PÉREZ es uno de los episodios más repugnantes de toda la historia de la ciudad de Santander, que nunca debió haberse producido y que puso de manifiesto crudamente los errores de la guerra, el desenfreno de los peores instintos, la impotencia de una legalidad improvisada y el espíritu maravilloso ante la muerte de unas almas escogidas.

Poco después de este horrible suceso, que marcó ya definitivamente con un sello de oprobio a la capitana de la flota montañesa de anteguerra, los presos que quedaron a su bordo fueron trasladados al penal de Santoña y el ALFONSO quedó requisado por la Dirección de Marina Mercante del Gobierno Interprovincial de Santander, Palencia y Burgos, para salir inmediatamente a navegar.

Con una tripulación reclutada de improviso y una oficialidad forzada, el ALFONSO, tras de encender sus calderas, salió el 25 de febrero de 1937 a Bilbao; lo mandaba D. Adolfo Gutiérrez Arroyo, Capitán-Inspector de la Junta de Obras del Puerto, a quien se le ordenó hacerse cargo del buque. Después lo sustituyó D. Deogracias García.

El ALFONSO entró en el dique seco de Euskalduna y se preparó a salir a viaje con el nombre de CÁNTABRIA. Tomó mineral en Saltacaballo y continuó a Cardiff. Desde allí se fletó con carbón a Terranova regresando con apeas a Inglaterra, y después realizó varios viajes con mineral de Narvik al Reino Unido.

El día 2 de noviembre de 1938, el ALFONSO con el nombre de CÁNTABRIA y bandera republicana, navegaba en lastre de Gravesend a Sunderland para proseguir de allí a Leningrado. A la altura de Cromer fue interceptado por el crucero-auxiliar de la Flota Nacional CIUDAD DE VALENCIA, que había salido con su gemelo el CIUDAD DE ALICANTE a los mares del norte de Europa para desbaratar el tráfico mercante enemigo, mantenido a costa de las unidades requisadas y fuera del control de sus

armadores, que navegaban fletadas por el Gobierno de Madrid a través del personal de sus embajadas en Europa.

La campaña del CIUDAD DE VALENCIA fue muy arriesgada, llevada con gran coraje y en condiciones excepcionalmente adversas; el éxito innegable de su raid fue mucho mayor en el terreno político internacional que en el marítimo propiamente dicho. Y en este último le cupo la desgracia de hundir al CANTABRIA, a cañonazos, en pleno Mar del Norte y a la vista de la costa inglesa.

El VALENCIA intentó detener al CANTABRIA, pero éste pretendió huir de su enemigo y en la caza fue repetidamente alcanzado por la artillería del correillo de la Trasmediterránea convertido en crucero-auxiliar y al mando del Capitán de Corbeta D. Juan José Jaúregui. Cuando el viejo ALFONSO PÉREZ paró y se abandonó por su dotación ya estaba herido de muerte, con varios impactos por debajo de la flotación, rota la bomba centrífuga, la tubería de alimentación principal del vapor, etc. El propio CIUDAD DE VALENCIA recogió gran parte de la dotación (un bote con 23 almas y tres hombres en el agua, procedentes del segundo bote del ALFONSO que zozobró). El capitán con su familia y varios tripulantes más fueron recogidos por un buque inglés.

El ALFONSO PÉREZ, a las ocho de la noche, tumbó sobre estribor y se hundió en el Silver Pit, cerca del barco faro de Haisborough, en 30 brazas de agua.

Así acabó el barco maldito y así acabó la historia de la naviera de D. Ángel Pérez, que al llegar la paz se encontró sin su barco y sin su hijo Alfonso, asesinado igualmente en la gran locura fratricida de España. Y no se consoló nunca de esta desgracia.

Don Ángel Pérez vivió todavía bastantes años, enamorado de Santander y de su puerto y retirado totalmente del mundo de los negocios y de los barcos. Su afición a la vela, le llevó hasta los últimos días de su vida a no abandonar nunca su voltejeo en el SILDA, uno de sus famosos balandros de regata (4).



La casa consignataria Pérez y Cía., siguió su trayectoria propia al margen de la gran aventura naviera de D. Ángel, y confiada a la gerencia de sus inmediatos familiares. Y como negocio complementario de ella surgió un pequeño armamento de vapores costeros de cabotaje que duró desde 1917 hasta 1966.

(4) Don Ángel Pérez falleció en Santander el año 1955 a los 89 años de edad.

Aunque por la naturaleza de estos buques, deben ser consignados en el capítulo referente a los costeros, no sería justa su omisión, al final del relato del esfuerzo familiar en los negocios navieros santanderinos. Estos dos buques se llaman JOSEFA y MARÍA, y eran de 260 y 390 toneladas de carga respectivamente. El primero se construyó en 1881 y desde 1892 perteneció a la matrícula como buque-tanque de la refinería de Desmarais. Desde 1903, convertido ya en buque de carga seca, pasó a armadores asturianos y matrícula de Bilbao y en 1917 a Pérez y Cía. En 1964 se ha vendido a un armador de Corcubión.

El MARÍA, casi de la misma época, un clásico carbonero británico del siglo pasado, fue adquirido directamente de Inglaterra por los mismos armadores del JOSEFA en 1903 y se vende con él a Pérez y Cía. en 1917. En 1966 ha pasado a poder del armador bilbaíno E. Sota.

En los últimos años—y de ello se hace constancia en su lugar—Pérez y Cía., han asumido, desde Santander, la gerencia de la Naviera Asón, una empresa madrileña dedicada al tráfico carbonero.

Los barcos de Pardo

OTRO de los armamentos de altura santanderinos del primer cuarto de siglo, lo constituyeron los buques de los hermanos Pardo. Comienza D. Adolfo Pardo Gil—una notable y atrayente figura naviera local—, haciendo sus primeras armas como director-gerente de la Vasco-Cantábrica de Navegación, a raíz de la separación de esta compañía del grupo bilbaíno de Eduardo Aznar. Después pasó a desempeñar la gerencia de la Santanderina de Navegación desde 1907 hasta 1915 aproximadamente, sustituyendo a Erhardt.

Estando al frente de la marcha de esta última naviera, allá hacia finales de 1911, toma contacto con diversos brokers ingleses, interesados en vender unidades británicas de segunda mano a las compañías españolas. Como ya se ha dicho en otro capítulo, los años del 10 al 13 fueron de gran depresión en el negocio marítimo y los precios de los buques descendieron a cifras realmente tentadoras. Fruto de esas circunstancias fue la compra por Pardo para la Santanderina del PEÑA RUBIA, que ya hemos visto se adquirió en el mes de diciembre de 1911, y que resultó un buque demasiado grande para el tráfico mineralero que constituía el almacén comercial de aquella compañía.

Juntamente con el COLLINGWOOD, que tal era el nombre inglés del PEÑA RUBIA, le fueron ofrecidos a la Santanderina otros buques aún mayores, que eran el VICTORIOUS y NEPTUNE, amén de otros muchos más. El Consejo de la Santanderina no se decidió a la compra de más buques grandes, y entonces, la tentadora oferta fue aceptada por el propio Adolfo Pardo por sí y para sí, con ánimo de dedicarlos al tráfico de altura en navegaciones trasatlánticas, y por tanto fuera de toda posible competencia con Santanderina.

El primer buque que compró Pardo fue el VICTORIOUS. Lo adquirió en Newcastle-on-Tyne el 22 de marzo de 1912 y pagó por él 18.500 libras esterlinas; entonces era fácil conseguir vapores de 10 a 15 años, con más de tres mil toneladas por no mucho más de trescientas mil pesetas.

El VICTORIOUS era un barco de 1898, construido por Robert Stephenson en el propio Newcastle para los hermanos Mac Intyre, armadores desde 1886 con oficinas en Newcastle y en Londres. Era un vapor hermoso, de 3.434 toneladas de registro y 5.500 de carga, con máquina de vapor de 1.250 H. P., dos calderas y 9,5 nudos de andar. Medía 100,64 metros de eslora, por 14,05 de manga y 7,94 de puntal. Su línea, sin ser ninguna cosa excepcional, era bastante agradable; tenía castillo y toldilla estructurales y un centro o alcázar sobre la cubierta principal con callejones cerrados totalmente y cubierta de botes directamente superpuesta. La arboladura era ligeramente caída y la chimenea afeada por la exhaustación de la caldereta injertada por la cara de popa.

Cuando lo compró Pardo, lo puso de nombre INÉS (el nombre de su esposa Inés Redonet). Los colores adoptados para su naviera fueron chimenea amarilla oscura con un disco partido con los colores de la matrícula santanderina y en él, yuxtapuestas, las iniciales A P en azul. La contraseña era cuadra amarilla con el mismo disco y anagrama.

El INÉS llegó a Santander desde el propio Newcastle el día 23 de abril de 1912. Aquí se iniciaron los trámites legales para su abanderamiento y seguidamente sale el buque a viaje, el día 25, para Huelva, con objeto de tomar su primer cargamento de pirita con destino a los puertos norteamericanos al sur del Cabo Hatteras, regresando a España con fosfato, algodón y madera. Esta había de ser su ruta clásica y la de sus compañeros, que como vemos, es la misma de los buques de Ángel Pérez.

El NEPTUNE fue comprado en los primeros días del año siguiente, 1913, y no salió a viaje para Santander hasta el día 18 de marzo. Se trataba de una unidad de porte muy parecido, construida por Swan Hunter en 1896 en el mismo Newcastle. Tenía 3.403 toneladas de arqueo bruto y cargaba prácticamente igual que el INÉS, es decir, unas 5.500 toneladas.

Este barco se había construido por el armador John Lockie, de Newcastle también, que tenía una importante flota de buques con nombres mitológicos y navegó bajo su contraseña hasta 1906, en cuyo año pasa a la Cornhills SS. Co. Ltd., que es continuación de la anterior y cuya gerencia se llevaba en el escritorio de la firma Harris & Dixon en Londres. Era un barco de 100,71 metros de eslora por 13,78 de manga y 8,11 de puntal y su construcción era parecida a la del INÉS, pero con sólo castillo a proa. El centro, con callejones interiores, tenía idéntica disposición, pero en el aspecto general se diferenciaba de su compañero en que su chimenea y palos eran perpendiculares y que a popa llevaba una pequeña

chupeta curva para el servomotor. Tenía, cuando se compró, el puente alto totalmente abierto y sin cenefa ni defensa de ninguna clase.

Llegó a Santander el 21 de marzo con el nombre de ADOLFO y se pensó en hacer uso de los restos de la tripulación náufraga del ASTILLERO, hundido en aquellos días, para marinarlo en este primer viaje desde puertos ingleses. Quedó inscrito en el registro de matrícula el 26 de junio siguiente.

Así empezaron a tejer singladuras este par de barcos mercantes al mando de los capitanes Coll y Regato, quienes andando el tiempo fundaran en sociedad una casa consignataria de buques en el puerto de Barcelona bajo la razón social de sus propios nombres. Los barcos de Adolfo Pardo, que entran al servicio de la matrícula viajando generalmente para Cros en época harto comprometida y difícil, tuvieron la gran suerte de alcanzar los años punteros de la Guerra Europea al mando de los capitanes D. Ricardo Arango y D. Juan Flores. En aquellos días viajan sin descanso estos dos vapores, uno de los cuales, el ADOLFO, fue el primer buque de la matrícula que dispuso de instalación de telegrafía sin hilos desde principios de 1916.

El año 1918 fue un año decisivo para la flota santanderina, en el que se desbaratan, por venta, muchas navieras. El precio de los barcos había llegado a su cima y la paz estaba a la vista. La actuación de los armadores que se desprendían de sus viejas unidades, era lógica y por demás prudente. Y entre ellos D. Adolfo Pardo, que el 21 de octubre de 1918 vendía la pareja en 16,8 millones de pesetas a D. Isaac Asteinzá, de Bilbao, para la Sociedad Naviera Elcano, de San Sebastián. Esta compañía los cambió de nombre y les puso al INÉS el de GUETARIA, y al ADOLFO el de MOTRICO, pintándoles la chimenea de negro. Andando el tiempo el antiguo INÉS se desguzó en 1928 y el ADOLFO se vendió en ese mismo año al armador asturiano G. Junquera, de Gijón, quien lo rebautizó GUMERSINDO JUNQUERA, con cuyo nombre acabó sus días naufragando en 1935 (5).

* * *

Pero en este mismo año salta a la palestra D. Arturo Pardo, hermano de Adolfo, capitán de la marina mercante, que es la continuación del apellido en el historial de la navegación de altura de la ciudad.

(5) El GUMERSINDO JUNQUERA, en un viaje de Musel a Valencia con carbón, embarrancó en el bajo Farelo, frente a Malpica (Coruña) el 19 de mayo de 1935 en pleno día y con buen tiempo. Se hundió en la madrugada del día siguiente al partirse en dos; no hubo desgracias personales.

Este debut de Arturo Pardo en 1918 no es, sin embargo, con ningún buque tramp, sino con algo mucho más chocante y modesto. En ese año encarga y comienza la construcción en la Ría de Requejada de un barco ¡de hormigón armado! al que puso por nombre PARSY. Se trataba de un pailebot de tres palos con 30,64 metros de eslora, 7,35 de manga y 4 de puntal que registraba 322 toneladas cargando 325 (6). Se botó en el mes de septiembre.

La historia de este «experimento» naval no pudo ser más desdichada. Desde el primer momento tuvo dificultades en cuanto a su estanqueidad, principalmente por la limera del timón. Vino a Santander y tras estar fondeado una larga temporada en la bahía, entró en el dique seco de Gamazo a revisar. Al fin salió a viaje y llegó hasta San Esteban de Pravia, en donde tomó un cargamento completo de carbón para Cartagena. Mandaba el barco el capitán D. Policarpo Hevia. A las pocas horas de viaje, con muy mal tiempo, se le presentó de nuevo la insoslayable avería de timón, haciendo agua. El PARSY, intentó meterse de arribada en la Ría del Barquero, pero por falta de gobierno no pudo hacerlo, teniendo que fondear afuera. El tiempo arreció más y más; le garrearón las anclas y el pobre PARSY, al que no pudieron prestarle ningún auxilio los vapores qua pasaban, se deshizo sobre la playa de Montefurado, salvándose afortunadamente los siete hombres de la tripulación. Esto ocurrió el 12 de abril de 1919. Allí quedó convertido en una peña más, su estructura inútil para el desguace.

Arturo Pardo—melómano—lo había puesto el nombre de PARSY, que tal era la denominación familiar de su propio hijo, en homenaje a la ópera Parsifal de Wagner (7).

En enero de 1920, Arturo Pardo con la ayuda de su hermano Adolfo, compra un gran barco: el ÁNGELA. Era este un buque con historia. Se trataba de un gran mercante construido en 1905 por Russell & Co., en Port Glasgow, con 3.913 toneladas de registro y 6.850 de peso muerto, para los armadores Ormond, Cook & Co., del mismo Glasgow. Era de 105 metros de eslora, 15 de manga y 5,3 de puntal. Del tipo *tres islas*; tenía un largo castillo de 42 pies, una toldilla corta de 28 y un centro de 90. Era airoso de arboladura, con palos y chimenea muy levemente

(6) En aquellos años se improvisaron bastantes astilleros en la provincia de Santander, (Requejada, Santoña, Laredo, Boo, Astillero, San Martín). En Requejada se construyó el costero de madera EDUVIGIS y el de hormigón PARSY, el de acero CHONCHOLITA y los mercantes CARMENCHU y RÍO BESAYA.

(7) En aquel año se intentó también en otros dos puertos la construcción de buques de cemento, ante la demanda disparatada de cascos y la falta de chapa de acero, por razón de la guerra. En Barcelona se construyó el MIROTRES, que también se perdió, en 1920 en Port L'Abeille, en un viaje de Tarragona a Port Vendres con vino. En Bilbao se construyó el CARMELO 1, de 370 tons.

caídos; tenía las consabidas cuatro bodegas sin adicional, una popa demasiado recogida y fea y pasamanos sin concha en la cubierta del alcázar. Tenía además un spardeck en las bodegas. Su potencia nominal era de 386 caballos, con dos calderas y una marcha horaria de 10 nudos.

Sus armadores poseían otro carguero muy similar—un poquito más grande—al que pusieron de nombre RIVER FORTH.

En el año 1915 el RIVER CLYDE es requisado por la marina de guerra inglesa. El RIVER FORTH es torpedeado y hundido a 60 millas de Malta por un submarino alemán, el 3 de marzo de 1917. El CLYDE fue transformado en un buque especial para el transporte y desembarco de tropas en la acción descabellada de los Dardanelos. El día 25 de abril de 1915, en el desembarco sobre la costa turca de Sed-ul-Bahr (extremo SW de la Península Gallípoli, a la boca del Estrecho) tomó parte activísima, diríamos más bien sensacional. Se le había habilitado con un sistema especial—entonces novedad—de cuatro portas abatibles a los dos costados, para permitir el alijo de la tropa (2.000 hombres) una vez el buque hubiera varado sobre la playa. El comportamiento del RIVER CLYDE, al mando de su comandante, capitán de fragata Urwin, fue excepcional, pero tuvo un número de bajas considerable causadas por el fuego turco que le barrió de lleno.

Llevaba a remolque una chalana de vapor provista de una gran pasarela, cuya misión era la de acercarse al costado del buque, una vez hubiera quedado varado, y hacer de puente levadizo para el desembarco de la tropa; otros tres pesqueros armados, navegando en conserva al costado del RIVER CLYDE, tenían que completar la operación. Lo cierto es que la maniobra se llevó a cabo con gran ardor, pero también con gran mortandad, y se criticó el que las portas del costado no hubieran estado blindadas o abiertas por la popa. De cualquier forma, el RIVER CLYDE hizo historia naval de la grande y fue el precursor de todos los buques anfíbios en sus diversas variedades, que se emplearon a partir de entonces, particularmente en la segunda guerra mundial.

Al retirarse los aliados de aquella región, en el mes de diciembre, el RIVER CLYDE quedó abandonado y varado sobre la costa.

En 1919, con la paz, fue reflatado por la Ocean Salvage Co., y llevado a remolque hasta Malta en donde quedó varado. Allí lo compró Pardo en 1920 y lo llevó a Palermo en un nuevo remolque, para su reconstrucción.

El 26 de febrero de 1921, listo de obras y con el nombre de ÁNGELA y la matrícula provisional de Santander, zarpa de Palermo en un viaje en lastre a los Estados Unidos, al mando del capitán D. Luis Mora Serré. Era entonces el único buque montañés de altura en servicio activo. Cargó en Tampa fosfato, prosiguió a Nueva York para completar con

tabaco la estiba de los entrepuentes y regresó a Santander, en donde entró el 25 de agosto. Al segundo viaje le manda el capitán Aguirre.

En noviembre de aquel mismo año dio un viaje especial de Santander a Melilla llevando, desmontados, unos barracones para las tropas españolas que en aquel año se batían en la campaña de Marruecos. Después dio varios viajes a Inglaterra, paseando el orgullo de su resurrección y de su glorioso historial guerrero.

En 1927 fue alquilado por el Gobierno inglés para transportar carbón americano desde Newport News, durante la famosa huelga de los mineros galeses, y también realizó una serie completa de viajes a New York fletado a la Compañía Trasatlántica para complementar su servicio regular de carga entre los Estados Unidos y la Península. En Norfolk sufrió una vez un abordaje aparatoso dentro del puerto.

El 7 de diciembre de 1928 se vendió en 600.000 pesetas al armador gijonés Junquera—el mismo que había comprado el ADOLFO y al mismo tiempo—conservando la matrícula de Santander hasta el 19 de marzo de 1929, en que se trasladó a Gijón cambiando su nombre por el de MARUJA y AURORA en 1931.

La vida asturiana del antiguo ÁNGELA, amarrado ya definitivamente al carbón nacional, trascurrió pacíficamente hasta su desguace, acaecido el año 1966 (8).

Este buque de biografía interesantísima y de acusada personalidad naval, que en dos guerras distintas y bajo dos banderas diferentes prestó servicios militares destacados, llenó un capítulo importante de la pe-

(8) El 18 de julio de 1936 le sorprendió al MARUJA Y AURORA atracado en Gijón. Fue requisado y dio diversos viajes por el Cantábrico. El día 27 de agosto de 1937, de madrugada, se metió en el puerto de Santander sin saber que la ciudad era ya nacional. Venían a su bordo guardias de asalto y su objeto era embarcar refugiados para llevarlos a Asturias. Quedó fondeado en bahía y fue apresado en la mañana por la lancha armada de vigilancia nacional CARITAS y la flotilla de rastreadores que estaba surta en Puerto Chico.

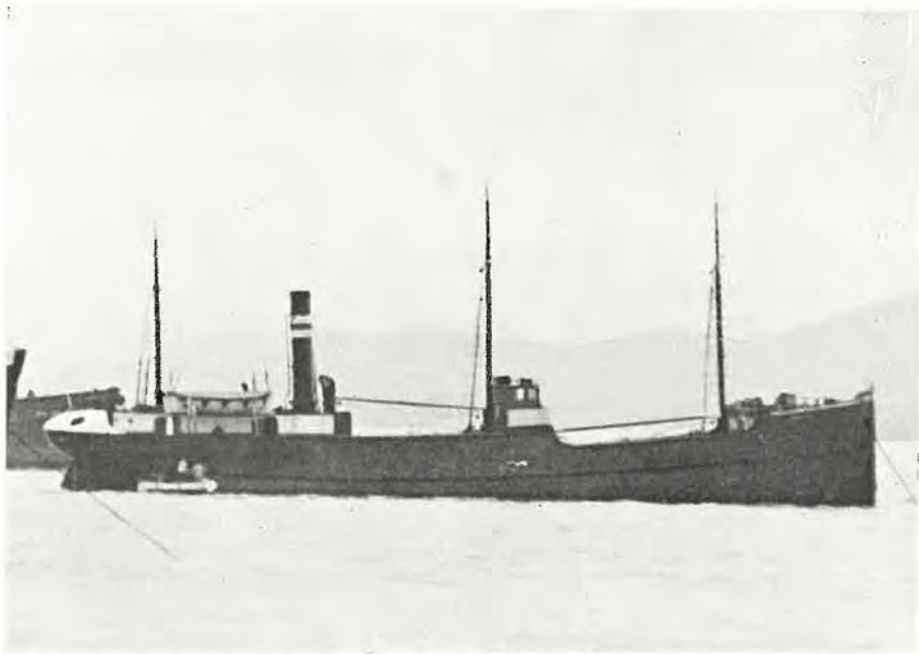
El buque quedó adscrito a la Marina de Guerra Nacional y dio varios viajes entre Santander y Ferrol. En uno de ellos, próxima ya la caída total de Asturias, capturó al costero MARGARITA y al vaporcito de Prácticos de Santander J. BUSTAMANTE, que escapaban de Gijón con más de 500 milicianos. Los condujo respectivamente a Santander y Santoña.

Después de la toma de Gijón, dio dos viajes cargado de tropas desde este puerto a Bilbao, pasando seguidamente a formar parte de la Comisión de Salvamento de Buques de la Armada y participó en las operaciones de reflotamiento y traslado del destructor CÍSCAR, hundido por la aviación nacional en el puerto de Musel.

Después de año y medio de prestar servicios auxiliares a la Marina de Guerra fue devuelto a sus armadores.

Durante la Segunda Guerra mundial rescató tres aviadorez ingleses, cuyo aparato había sido abatido sobre la mar en 1940, y por ello mereció una distinción del Gobierno Británico.

queña historia marítima de Santander, en los primeros años de la post-guerra, es decir, en el momento económicamente más difícil. Por eso su paso por la matrícula, a más del alto valor anecdótico de su curioso historial, tiene indudablemente este otro, de mérito muy destacable en el oscuro campo de la batalla diaria de la prosa mercantil. El *ÁNGELA*, de Pardo, fue un barco célebre entre todos los que llevaron los colores de Santander en el primer cuarto de siglo.



El MARÍA, costero de 366 toneladas de registro, construido en Londres en 1890. Perteneció a Pérez y Cía.



El JOSEFA, de Pérez y Cía., construido como buque-tanque en 1881 en Bristol



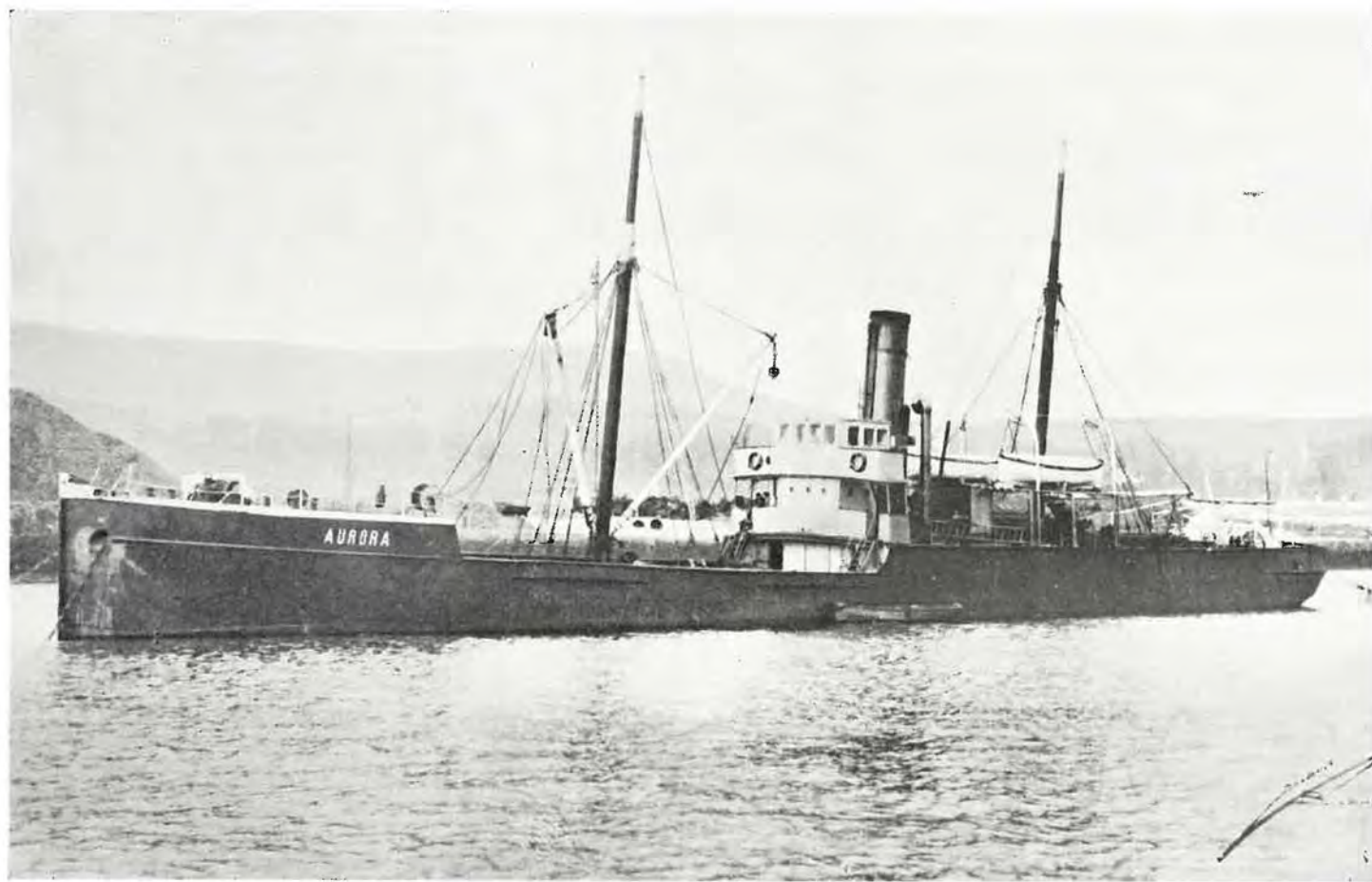
El remolcador de altura SAN ANTONIO, de Liaño. Se construyó en 1883 y tenía 279 toneladas de registro. Perteneció a la Armada Real inglesa y fue hundido por abordaje en aguas de Gijón el 5 de enero de 1937



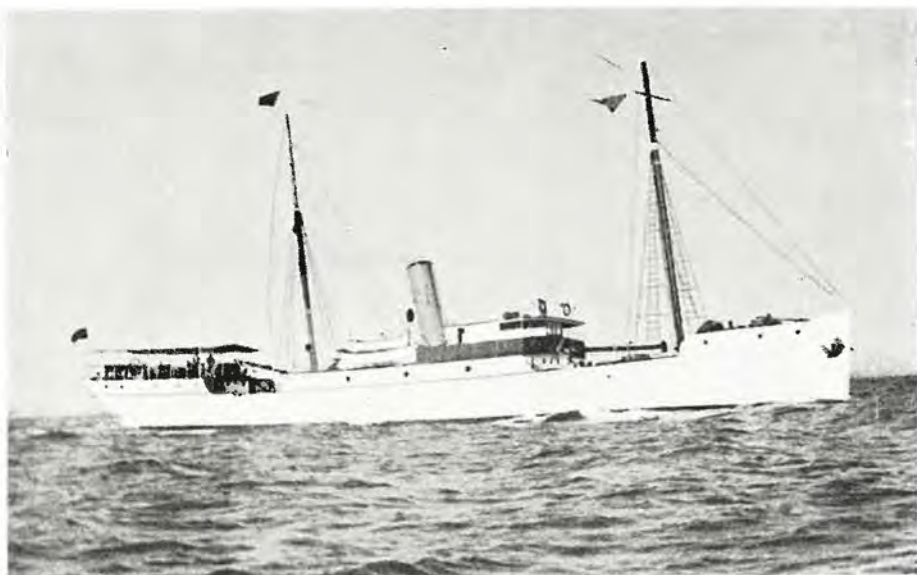
El remolcador de altura CHITA, de Liaño. Se construyó en 1882 para la Armada Real inglesa. Tenía 436 toneladas de registro y se desguazó en Santander en 1933



El VILLASANDINO, de Luis Liaño. Naufragó el 25 de febrero de 1925 en el Canal de Bristol. Fue construido en Sunderland en 1888 para la Cía. Bilbaina de Navegación con el nombre de JULIO. Cargaba 2.900 toneladas



El AURORA, construido en Stockton en el año 1868 y desguazado en 1964. Este buque, con el nombre de PARAYAS fue el primer vapor de Liaño con bandera uruguaya y matrícula de Montevideo



El MARÍA MERCEDES, de la naviera de Liaño. Se construyó en 1878 como buque-tender de la Corporación de la Trinity House. Fue baja en la matrícula en 1922 y se desguazó en 1935



El vapor RUDA, de Liaño, que con el PARAYAS fueron las primeras unidades de dicho armador. Se construyó en 1857 para el gobierno ruso. Se desguazó en 1949. En primer término el pequeño remolcador de Ybarra CABO SAN LORENZO



El José, de Liaño, en el puerto inglés de Seacombe. Fue el buque mayor de su flota y cargaba 5.800 toneladas



Otro aspecto del José en aguas inglesas. Llevaba bandera peruana y matrícula de Callao. Se desguazó en Bilbao en 1934



El ESLES, de Luis Liaño. Fue el segundo buque de este nombre en la matrícula.
Se desguazó en 1938 en Bilbao



El segundo ESLES atracando en Barcelona. Tenía 3.600 toneladas de peso muerto
y fue construido en 1888 con el nombre de JUNIO para la Bilbafna de Navegación



El ANTONIO, de Liaño. Construído en Bilbao en 1918. En 1931 volvió a la matrícula de Santander con el nombre de JOSÉ G. TREVILLA para Vapores Costeros, S. A.



El MARÍA ELENA, construído en 1919 en Bilbao para la naviera de Liaño. Tenía entonces, como puede observarse, un solo palo al centro. Este buque, con el nombre de CEMENTOS REZOLA N.º 2, se desguazó en Parayas en 1966

Liaño, sus orígenes y el milagro de la postguerra.—La crisis naviera y el final

LOS barcos de Liaño forman el complejo de unidades más numeroso de toda la matrícula santanderina en la primera mitad del siglo. No constituyen un grupo homogéneo de barcos dedicado a un tráfico preferente determinado, sino que por el contrario, forman una copiosa lista de buques muy diversos, que recorrían todas las rutas a su alcance, preferentemente las del gran cabotaje europeo.

Su historia, sin embargo, no se incluye dentro de las clásicas navieras mineras, porque la etapa más notable de este armamento corresponde ya a una época—postguerra de la primera contienda mundial—en la que las navieras típicamente dedicadas al mineral estaban ya en franca decadencia, y por lo tanto el negocio marítimo, aún dependiente todavía en gran parte del movimiento de minerales, se estructuraba, no obstante, económicamente con independencia del negocio minero local, con una visión comercial mucho más amplia, inestable y audaz. Los navieros de postguerra son, pues, un ejemplo asombroso de vocación, y su devenir es un conjunto de apuros y estrecheces, de economías y oportunidades, que hacen enormemente meritorio su trabajo y su ilusión. La vida de los marinos en aquellos buques generalmente viejos, antieconómicos, desprovistos de la más mínima comodidad y en continuo ayuno incluso de lo necesario, era no menos meritoria y por supuesto más incómoda.

Don Luis Liaño Trueba era capitán de la marina mercante, como lo fueron en una gran mayoría los armadores de entonces. Era hijo de D. Antonio Liaño Saro y de D.^a Luisa Trueba, y tenía otros cuatro hermanos llamados Juan Antonio, Alfredo, María y Elvira. D. Antonio

Liaño—que vivió en la Alameda Segunda—era un indiano, nacido en Esles, pariente y consocio de D. Francisco González-Camino en gran parte de sus Empresas, entre otras en la Compañía del Vapor Esles, de que se habla en otro capítulo de esta obra.

Y su hijo D. Luis, navegó en el barco paterno, el ESLES, como oficial, primero, e incluso como capitán después, unos cuantos años hasta 1907 aproximadamente. Pasando el tiempo y tras su primera experiencia como armador, volvió de nuevo al mando del ESLES alguna otra temporada.

Esta primera fase de la vida naviera de Liaño corresponde a un período de tiempo corto entre los años 1907 y 1911. En él, junto con sus amigos D. Antonio Junco y D. Manuel González, rompe la marcha con tres barcos relativamente pequeños que fueron el PARAYAS y el RUDA primero, y el ESMERALDA después. Los buques estaban titulados exclusivamente a nombre de Luis Liaño, y los dos primeros llevaron pabellón uruguayo, que era el de conveniencia de aquella época, usado en España generalmente cuando por razones de tipo reglamentario no era posible el abanderamiento directo en España.

Ruda y Parayas, son dos montes entre los que se esconde el pueblo de Esles, en el Valle de Cayón, y estos fueron los nombres de los dos primeros barcos de Liaño, en homenaje al paisaje de su hogar natal.

El PARAYAS era un barco inglés muy viejo. Data de 1868 y era obra de los astilleros Richardson & Duck, de Stockton. Era un barco excepcionalmente robusto, de casco de hierro y silueta típica de la época, con máquina al centro y tres bodegas, dos por la proa y una por popa. Tenía 694 toneladas de registro y mil aproximadamente de peso muerto; llevaba una máquina de dos cilindros y fue notable siempre, hasta el mismísimo final de su vida, por su excelente marcha. Tenía 60 metros de eslora por 8,4 de manga y 4,18 de puntal, una sola cubierta *raised quarter* y un castillo a proa bastante alteroso. El palo mayor estaba adosado al guardacalor y el de proa entre sus bodegas; la popa era horrible, redonda y en parte recta, como era corriente en su época. Su condición más apreciable, después de la de su espléndida velocidad, era la de ser un buque limpiísimo para la mar, ligero como una paloma, sin encapillar jamás los golpes.

Fue construido para J. Johanson, de Londres y después pasa a la Tees Unión Shipping Co., una firma de Middlesbro, que en 1905 cambió su denominación por la de Tyne-Tees Steamship's Company. Hacia 1908 lo compra Luis Liaño y sólo lo tuvo consigo hasta el 18 de diciembre de 1909, en que lo vendió a José y J. de Goyoaga, de Bilbao, quienes lo incorporaron a la matrícula vasca, y lo dan el nombre de AURORA.

El AURORA se dedicó desde entonces a abastecer de carbón asturiano, ininterrumpidamente, los altos hornos vecinos, en una naviera que sólo tuvo ese buque y que lo conservó impecable y en óptimas condiciones

hasta que fue desguazado en 1964 a la increíble edad de noventa y seis años. Y hubiera podido seguir navegando todavía. Con buques como el AURORA se acreditó para siempre la fabulosa construcción naval británica del siglo XIX.

El RUDA era otra anticualla aún más vieja que el PARAYAS. Se había construido en 1857 en Dumbarton (Escocia) por Denny & Ranking, que es como se llamaban entonces los que llegaron a ser famosos astilleros de Denny Brothers. Era un buque de hierro, mixto de vapor y de vela (en su origen), con tres palos, 354 toneladas de arqueó y 450 de carga; llevaba proa de violín con botolón y cubierta de lomo de ballena y popa totalmente redonda y con trancaniles curvos como los buques veleros puros. Era de construcción *raised quarter*, como el PARAYAS, pero con sólo dos bodegas y la diferencia de que el palo trinquete lo llevaba adosado al castillo. Toda su silueta era más rancia y extravagante que la casi diríamos clásica del PARAYAS, y no llevaba espardel para botes, sino que se calzaban sobre la cubierta directamente. Sus medidas eran 48,33 metros de eslora por 7 de manga y 3,4 de puntal. Su máquina era igualmente *compound* de dos cilindros y su andar no pasaba de los ocho nudos.

Se construyó con el nombre de SAINT PETERSBURG, al parecer para armadores rusos (la famosa Flota Voluntaria Imperial), pero a fines de siglo arboló ya bandera noruega y es propiedad del armador de Haugesund, A. Halleland con el nuevo nombre de RISÜ. Más tarde pasa a bandera inglesa con el nombre de GLENGARRY y es entonces cuando lo adquiere Liaño en el puerto de Newcastle y lo pone el de RUDA.

Navegó también poco tiempo con Liaño. En 1910 se vendió al armador donostiarra I. Artero, conservando su nombre y pasando a pabellón de España. Después fue sucesivamente de los armadores guipuzcoanos Ezaudi, Albizu y Otegui y tras una larguísima vida de cabotaje carbonero desde los puertos asturianos a los de Pasajes y San Sebastián, se desguazó en el año 1949 a los noventa y dos años de edad. El año antes, estuvo a punto de naufragar dentro de la bahía de Santander, a donde arribó con una gran vía de agua; se acostó sobre el Sable, y eso le salvó de la muerte, si bien fue ésta la última de sus veleidades. La primera le ocurrió exactamente el 19 de abril de 1910, cuando también hubo de arribar a nuestras aguas con una importante avería en su extravagante maquinaria.

El tercero y último buque de la fase inicial de Liaño fue el ESMERALDA. Se compró el 19 de noviembre de 1909, prácticamente después de la venta de los RUDA y PARAYAS. Era más moderno que aquellos, pues había sido construido en 1877 por Gourley Bross, en Dundee, con el nombre de EMERALD para la Dundee Gem Line, una línea de vapores con nombres de piedras preciosas que manejaba la firma Duncan. Tenía 50,13 metros de eslora por 7,92 de manga y 3,72 de puntal; tenía 582 toneladas de ar-

queo bruto y 820 de peso muerto. Era un barco muy airoso, de excelente material y muy buena marcha, con una caldera, máquina de alta y baja y pozo a proa. Pagó por él Liaño 1.350 libras esterlinas.

Lo tuvo poco tiempo en servicio, porque el 17 de marzo de 1911 lo vendió a L. de Abrisqueta, en Bilbao, pasando a la matrícula de San Sebastián. En 1914 pasa a llamarse KOLDOBIKA y en 1917, al pasar a propiedad de un armador de Logroño llamado Ullarquí, cambia este nombre por el de ISABEL. En un viaje de Avilés a Málaga con carbón, fue abandonado por su dotación el 25 de julio de 1919, al perder la hélice por rotura del eje de cola y consiguiente vía de agua por la bocina. Desapareció.

* * *

La segunda época—la época «dorada»—de la vida naviera de Liaño, comienza al final de la Guerra Europea, al constituirse la Sociedad en Comandita Luis Liaño, en la que participan Luis, su hermano Alfredo, Antonio Junco, Antonio Huidobro y algún socio más. Adoptan como contraseña la letra V del Código Internacional de Señales y esta misma enseña la llevaban en la chimenea, superpuesta en forma de rectángulo por las dos bandas; las chimeneas eran, por supuesto, negras.

El primer barco de esta segunda parte fue el LUIS, que apenas si navegó con nosotros. Era un barco estrafalario que en su juventud había sido buque de recreo. Había sido construido en 1884 por D. & W. Henderson en Glasgow, con el nombre de CUSHIE DOO; tenía 140 pies de eslora, 24'1 de manga y 16'2 de puntal; 418 toneladas de registro bruto y máquina de alta y baja. Posteriormente tomó los nombres de FEDORA, IDEAL y de allí pasó a convertirse en un correillo de la Compañía Mercantil, Empresa Portuguesa de Navegación para Marruecos, que hacía el servicio regular de carga y pasajeros bajo bandera portuguesa de Lisboa a Casablanca y viceversa. Esto sucedió en 1916 y el barco entonces tuvo el nombre de KENITRA. Ese mismo año, lo adquiere como embarcación de recreo para su uso particular la firma Utrera Hermanos, de Málaga, matriculándose en ese último puerto con el nuevo nombre de LUIS.

Es este momento—fines del año 1917—es cuando lo compra Liaño —Luis Liaño Trueba Ltda.—, el cual lo trae a Santander directo desde Málaga, entrando en nuestro puerto el día 9 de enero de 1918 y fondeando en bahía al mando del capitán D. Florencio López. A los pocos días salía el LUIS para Requejada. El 18 de febrero entra en dique en Santander para ser objeto de una extraña operación. Se le desmontó toda la maquinaria, que se envió seguidamente a los astilleros Ardanaz de Bil-

bao, en donde Liaño construía un par de buques nuevos, para que se la instalen en uno de ellos—el MARÍA ELENA—. Entonces el casco vacío del LUIS, siempre con matrícula malagueña, se vende el 16 de agosto de 1919 a los propios astilleros de Ardanaz, quienes lo ponen una máquina de triple expansión construída por ellos mismos y lo venden el 20 de junio de 1920 a José María Abaitúa Amézaga, de Guecho.

El barco sigue llamándose LUIS y tras una varada grotesca el 24 de marzo de 1928 en la Ría de Bilbao y bajo el puente de Isabel II, al año siguiente, el 5 de octubre de 1929, navegando cargado de carbón para Bilbao, sufrió una vía de agua en una de las carboneras, por lo que su capitán decidió ir sobre la costa embarrancando en Punta La Mesa, en Noja, sobre piedra y con una escora de 45°. Allí se rasgó totalmente los fondos y el día 23 de octubre, en un temporal del noroeste se deshizo por completo.

Así acabó este primer LUIS de Luis Liaño que nunca llegó a estar matriculado en Santander, y que pasó como un relámpago encendiendo la mecha de la marcha naviera de la sociedad en comandita.

Las dos unidades nuevas que se construyeron en Ardanaz fueron el ANTONIO y el MARÍA ELENA. El ANTONIO hacía el número 10 del astillero, que se emplazaba en Luchana. Fue comprado por Liaño cuando aún estaba terminándose y pagó por él 600.000 pesetas. Era un barquito de cabotaje de 250 toneladas de registro bruto y 260 de carga, con 35 metros de eslora, 6,4 de manga y 2,8 de puntal. Era de máquina y puente a popa con una sola bodega. Entró por primera vez en Santander el 25 de junio de 1918. Sólo un año estuvo en la matrícula. En mayo de 1919 se vendía al armador J. Fuente, de Gijón, quien lo rebautizó TRUBIA; en 1942 pasa a la firma naviera gaditana Pinillos, en donde tomó el nombre de RÍO ARILLO, dedicándose al transporte de sal y en 1931 vuelve a la matrícula montañesa adquirido por Vapores Costeros, S. A., quien lo rebautizó JOSÉ G. TREVILLA y así continúa navegando en la actualidad. En realidad, era unidad demasiado pequeña para los tráficos de gran cabotaje que conocía y en los que pensaba volcarse Luis Liaño.

El segundo buque bilbaíno de Ardanaz fue el MARÍA ELENA, que se empezó el 14 de mayo de 1918 y que se botó el 16 de octubre. El 26 de junio de 1919 lo compra a flote Liaño y lo pone el nombre MARÍA ELENA, bajo el mando de D. Manuel Martínez Arnauero. Tenía 48,7 metros de eslora, 8 de manga y 4 de puntal con 551 toneladas de registro y 750 de peso muerto; desplazaba 1.135 toneladas. Ya hemos visto que se le puso la vieja máquina y caldera del primer Luis y con ellas salió a la mar y no le fueron reemplazadas hasta el año 1936.

El MARÍA ELENA, era una reproducción en grande del ANTONIO con pozo a proa, pero con otra bodega por popa de la sala de máquinas. Era muy curioso este buque, porque llevaba un solo palo altísimo con cofa y todo, adosado al puente por su cara de proa; sobre él guarnían dos

puntales para la bodega 1, y la bodega del 2 se servía con dos posteleros por popa del alcázar; sobre la toldilla iba el bote de servicio. También este dispositivo de arboladura, con reminiscencia naval del momento, le fue sustituido con el paso de los años.

En el año 1920 compra Liaño tres nuevos barcos, los tres chocantes por demás.

El primero, por orden de tamaño, fue el MARÍA MERCEDES. Era ni más ni menos que un tender de la famosísima Corporación de la Trinity House, de Londres, que es el organismo oficial que tiene a su cargo el servicio de practicaes y faros de todo el Reino Unido. El buque se llamaba SIREN y era una especie de yate construido por Palmers en Newcastle en 1878, con 179'5 pies de eslora, 29'2 de manga y 14 de puntal; tenía 467 toneladas de registro y pudo cargar hasta 600. Cuando la guerra fue militarizado y fue adquirido por Liaño en el mercado de *surplus* de buques militares. Fue personalmente a buscarlo y lo trajo bajo su mando y con su inspector D. Manuel González como maquinista, entrando en Santander procedente de Londres el 26 de junio de 1920; el resto de la tripulación era un conglomerado de chinos, ingleses y griegos que se repatriaron seguidamente. El SIREN se transformó en un buque de cabotaje y tomó su mando el capitán D. Arturo Menéndez.

Los otros dos barcos del lote pertenecían igualmente a los excedentes guerreros del esfuerzo aliado; eran los remolcadores de altura de la armada inglesa SEAHORSE y MAGNET. El primero era una estupenda unidad de 432 toneladas de registro, construida en 1882 para el Almirantazgo. Tenía dos chimeneas y una estampa majestuosa y audaz con castillo de lomo de ballena, palos muy altos y amplísima cubierta de botes. Tenía 48 metros de eslora, 8 de manga y 4 de puntal con dos máquinas y dos hélices de más de mil caballos y andar por encima de los 14 nudos.

El otro era menor, aunque de estampa muy parecida, con sus dos chimeneas caídas y truncadas y muy juntas. Se había construido en 1883 por W. Stevens, en Birkenhead y tenía solamente 275 toneladas de registro, con 137'7 pies de eslora 22'7 de manga y 12'2 de puntal. También tenía dos hélices, 800 caballos y originariamente se había llamado KNIGHT OF THE CROSS, prestando servicios en el puerto de Liverpool; en 1914 pasó a la Marina de Guerra y cambió de nombre.

Cuando Liaño compró estas dos alhajas, era porque tenía la idea de fundar en Santander una compañía de remolcadores de salvamento; en esto fue un auténtico precursor, adelantándose en muchos lustros a las posibilidades económicas de nuestra región.

El que primero llegó fue el SEAHORSE, que entró el 31 de junio de 1920, procedente de Southampton. Se abanderó y se le puso por nombre CHITA.

El segundo entró el 20 de julio siguiente, quedando también fondeado en bahía. Se le puso por nombre SAN ANTONIO.

No se hicieron viejos estos barcos en Santander, truncada la idea de la compañía de salvamentos y luego veremos cuál fue su triste destino. En cualquier caso el gesto y la osadía de Liaño en este asunto, como en tantos otros relacionados con la mar y los barcos que tocara, fueron espléndidos y merecedores de más feliz suerte de la que tuvieron.

Y entramos en el año 21, uno de los años punta del esfuerzo Liaño. El día 24 de marzo va personalmente para Londres, a repasar los lotes de buques amarrados por falta de trabajo. A últimos de abril regresaba a Santander conduciendo bajo su mando un nuevo barco para su flota que iba a llamarse LUISA.

El LUISA lo compró a la comisión aliada controladora de tonelaje enemigo incautado; porque se trataba de un antiguo buque alemán que se había construido en 1901 en Tonning por Schomer & Jensen, para el pabellón alemán, la matrícula de Wismar y el armador H. Podeus con el nombre de ELISE PODEUS. Era un casco de 1.004 toneladas de arqueó y 1.430 de carga; de 64,5 metros de eslora, 9,8 de manga y 4 de puntal. En 1911 pasa a propiedad de la firma de F. W. Fisher, de Rostock, quienes lo rebautizan HERBERT FISHER y al final de la guerra, como botín de guerra, a la Comisión Aliada. A ella pagó Liaño 6.000 libras y el día 8 de mayo de 1921, en Santander, se realiza la ceremonia oficial del abanderamiento en nuestras aguas; a continuación salió a viaje para Gijón. Quedó matriculado el 6 de agosto.

El segundo barco de 1921, como el primero y el tercero, fue adquirido al Shipping Controller de Londres y procedía del lote de guerra. Este era el TELLUS, un barco sueco que había sido capturado por los ingleses el 14 de septiembre de 1917 cuando iba de Rotterdam a Sundsvall con carbón. Se había construido en 1882 en Norrköping por los astilleros de Motala & Co. y tenía 1.029 toneladas de registro y 1.400 de peso muerto y pertenecía a la poderosa Svea Line, que no pudo hacer nada por evitar que su buque fuera declarado buena presa por los británicos, quienes lo incorporaron a su flota con el nombre de POLSTELL. Tenía 63,4 metros de eslora, 9 de manga y 4,9 de puntal y era del tipo *raised quarter deck*, con castillo, dos bodegas a proa y una sola a popa con el palo mayor adosado al alcázar y los botes sobre la cubierta de tiempo.

Entró en la bahía el 3 de julio al mando del propio Liaño, como ya era tradicional en sus escapadas; se le puso el nombre de ALFREDO y quedó matriculado el 9 de noviembre.

El día 17 de agosto de ese mismo año, se registró la tercera entrada de D. Luis con su última presa inglesa, que había de ser el JUAN ANTONIO. Pagó por este barco 3.700 libras el 30 de julio en Londres al Shipping Controller. Se trataba de una unidad parecida a las anteriores y con larga historia.

Se había construido en 1896 por Fairfield con el nombre de CHOW-TAI para la Scottish Oriental SS. Co. (Ferguson & Davidson) de Glasgow y en 1899 se vendió con trece compañeros de contrasena a la famosísima Norddeutscher Lloyd, de Bremen, quien lo incorporó a su flota para el servicio a Extremo Oriente, conservando el nombre y pintando su casco de verde muy claro. La guerra le sorprendió en Singapoore y allí quedó apresado por los aliados, que lo retuvieron hasta 1921. Era un buque de dos cubiertas y dos cajas; de 1.183 toneladas de registro bruto y 1.700 de peso muerto; con 87 metros de eslora, 11,5 de manga y 6,1 de puntal. Quedó matriculado el 9 de noviembre al mismo tiempo que el ALFREDO.

También el año 1922 fue denso de trajín en la flota. Se produce la venta de dos unidades, la compra de otras tres y la pérdida de una; y se frustra la compra de otra más. Esto da una idea de la enorme dinámica que Liaño imprimió a su modesto negocio, en una época además tan difícil.

Las dos ventas corresponden al MARIA ELENA y al MARÍA MERCEDES. Se registró la baja del primero el 10 de marzo y la operación, que se realiza en Cádiz, da por resultado el paso de este buque a la matrícula de Bilbao y a propiedad de D. Mariano de Latorre, quien le pone por nombre AMATXU BEGOÑAKOA. En 1929 lo compra la fábrica de cementos Rezola de San Sebastián y bajo esta empresa permaneció a flote hasta 1966, año en que fue desguazado precisamente en Santander (9).

El MARÍA MERCEDES se vendió el 18 de julio en 115.000 pesetas a D. Joaquín Cabo Paez para la naviera Cabo Paez Hermanos de Málaga, una empresa dedicada al cabotaje entre los puertos del sur de España y las plazas españolas de Marruecos. Más tarde, en 1924, pasó a la Naviera Sollerense, después en 1928 a la Naviera Mallorquina, del armador Salas y por ese camino al consorcio Isleña y Trasmediterránea bajo cuya férula terminó desguazado en 1935.

En el mes de marzo, Liaño inicia una serie de gestiones cerca de brokers franceses para comprar en Marsella una pareja de buques; iban a ser el LUIS (segundo de este nombre) y el ELVIRA. Sin embargo, estaba predestinado que el nombre de LUIS, es decir, el del propio armador no se consolidase en la flota. Recordemos el paso fugaz del primer buque de esta denominación. Pues bien; la compra del segundo LUIS, que era

(9) Al comprarlo la casa Rezola le puso por nombre CEMENTOS REZOLA N.º 2 y lo tuvo en servicio hasta 1936, año en que fue sometido a una importante reparación y cambió de máquina. Durante la guerra de España fue requisado por el Gobierno de Euzkadi pasando a su flota con el nombre de ITXAS-ZURI. Fue recuperado por sus armadores en el puerto de Cardiff, regresando a Pasajes. En 1945, estando reparando en el astillero Luzuriaga en el mismo puerto, se hundió y fue reflotado. Finalmente se desguazó en Parayas en los primeros días de marzo de 1966.

un barco de unas 1.100 toneladas, se deshizo en el mismo mes de marzo y nunca pudo incorporarse, por lo tanto, esta unidad a la flota.

El ELVIRA por el contrario, sí cuajó. Era un barco muy viejo, construido en 1885 por la Tyne Iron SB. Co., de Newcastle, con el nombre de HISPANIA para la veterana y mundialmente conocida naviera sueca Svenska Lloyd, de Goteborg. En 1898 pasa a la bandera noruega con el mismo nombre y propiedad de Rolf Seeberg, de Christiania, y finalmente, en 1943 al armador francés D. Hyaffil, de Orán, quien lo rebautizó RENEÉ HYAFFIL. En 1920, al construirse la Societé Anonime de Gerance et d'Armament (SAGA), adquiere varios vapores requisados por el Estado durante la guerra, y poniéndolos nombres de cabos franceses y marroquíes, los pone a navegar en un servicio regular de cabotaje por todos los puertos de África del Norte; entre ellos fue nuestro ELVIRA que entonces pasó a llamarse CAP CEPET.

En 1922 lo compra Liaño—el mes de marzo—, como hemos dejado dicho. Tenía 1.114 toneladas de registro bruto y 1.200 de peso muerto con 209'4 pies de eslora, 30'2 de manga y 20 de puntal. Llevaba máquina de vapor de triple expansión. La vida montañesa de este barco fue brevísima.

El 7 de diciembre de ese mismo año, tras rendir un viaje de Alicante a Musel, tomó un completo de carbón para Bilbao. De allí salió en lastre para Ribadesella para cargar madera. Al abocar el día 17 por la tarde la barra de este puerto, sufrió un agarrotamiento en el mecanismo del gobierno y quedándose atravesado, fue a embarrancar con la arrancada que llevaba, en los arenales de Santa Marina. Mandaba el barco D. Manuel Gutiérrez Abascal. El buque, en principio, daba esperanzas para el salvamento y por ello el CHITA—el famoso remolcador enorme de su misma compañía—salió de Santander para intentar reflotarlo, pero la situación ya era muy mala, porque los tiempos del noroeste fueron echando el casco cada vez más adentro en la playa. El día 26 de diciembre, a la bajamar, el buque estaba ya totalmente en seco. Y allí mismo tuvo que ser desguazado, prácticamente en tierra firme.

El ELVIRA, dentro de 1922, fue pues alta y baja definitiva en la flota y en la matrícula.

El JOSÉ se compró a continuación del ELVIRA y como consuelo al fallo del segundo LUIS. Fue en marzo de 1922 y en el puerto de Liverpool. El barco estaba entonces allí y allí fue en donde tomó su mando D. Manuel Martínez Arnauero, saliendo para Cardiff y entrando en Santander el día 19 de abril. Subió a dique, y a continuación fue a Bilbao para regularizar su matriculación provisional ante el Cónsul General del Perú, porque el JOSÉ, que fue el mayor de la flota de Liaño, nunca estuvo abanderado en España, sino que pertenecía a la matrícula del Callao, en el Perú. Entonces el pabellón peruano permitía solucionar la difícil

situación que en el orden de abanderamiento e importación se les suele presentar no pocas veces a los armadores atentos—como es su deber— a las fluctuaciones rapidísimas de los mercados que no permiten demoras en espera de expedientes o papeleo.

El José fue pues, siempre peruano y lo hubiera seguido siendo si no hubiera sido porque precisamente al final de los treinta, el gobierno del Perú empieza a mostrarse exigente en su legislación, de tal forma que se hicieron inaceptables las condiciones que el uso de su bandera imponía. Esta fue la causa del desguace del buque.

Era un barco muy grande para su época. Tenía 3.445 toneladas de registro y 5.800 de peso muerto y había sido construido por Ropner en Stockton, en 1900. Sus medidas eran 330'5 pies de eslora, 46'6 de manga y 24'4 de puntal. Era una unidad muy sólida, hermosa y económica de consumos, con una máquina de triple expansión y dos calderas. Era de cajas y pobre de superestructuras y con una caseta sola y absurda por la cara de proa del puente, en el saltillo. Tenía la silueta en leve caída, y llevaba el desahogo de la caldereta por la cara de proa de la chimenea, lo que afeaba su aspecto. Tenía cuatro hermosas bodegas.

Su primer armador fue la Moor Line (Runciman) de Londres, bajo el nombre de INCHMOOR, que conservó hasta 1920. En ese año pasa a la Western Counties (Edwards & Son), en donde toma el de INCHMEAD, y esta empresa es la que lo vende a Liaño.

Hasta el 26 de enero de 1923 por la tarde, en que zarpa en lastre de Middlesbro para el Callao, a cuyo puerto llegó el 3 de marzo a media noche, el José navegó por toda Europa con su pasavante provisional peruano. Una vez efectuado el abanderamiento definitivo, el 19 salió para Tocopilla y Megillones, en donde cargó 5.000 toneladas de nitrato para Europa y tras hacer escala en Azores, descargaron en Génova.

La última compra de 1922, el PILAR, fue de bastante menor importancia. Se trataba de otra unidad de la cantera francesa, construida en 1882 por los astilleros de Whitehaven para la Beny SS. Co., de Liverpool y se llamó entonces BENY. Era un barco de 1.235 toneladas de registro y 1.500 de carga, con máquina al centro, pozo en las bodegas de proa y medio pozo en las de popa; muy pobre de superestructuras que se reducían a la lumbrera de la máquina, el guardacalor y la cocina; de arboladura chata y caída. Medía 220'7 pies de eslora, 33'3 de manga y 15'8 de puntal y andaba 8 nudos.

En 1883 pasó, conservando su primer nombre, a la Stuart SS. Co., también de Liverpool, y en 1886 adquiere la nacionalidad italiana, bajo la naviera de Pierce, Becker e Ilardi, de Messina, la cual en 1891 lo puso por nombre MONGIBELLO y lo vuelve a abanderar de nuevo en Londres; se trataba, pues, de una empresa anglo-italiana que lo manejaba legalmente bajo uno u otro pabellón según las circunstancias de cada momento.

En 1899 pasa a Francia. Lo compra el armador Paul Darcourt, de Burdeos y lo pone de nombre *GOUVERNEUR BALLAY*; con este nuevo nombre y matrícula, en 1904 pasa a propiedad de Charles Scholl y de este armador pasó a Liaño en el propio Burdeos, en el mes de octubre de 1922, entrando el buque por primera vez en Santander en los primeros días de noviembre.

En 1923 se vendió el *LUISA*; fue a mediados de septiembre cuando, al regresar a Santander de un viaje desde Chantenay, fue entregado el día 20 a la Naviera Baracaldesa, que pagó por él 115.000 pesetas. Esta empresa lo pasó a su vez a V. Castellá, de Bilbao y éste en 1929 a Echevarrieta, quien lo rebautiza *MARI LUCI*. En 1931 fue a manos de la Naviera Elanchove y en 1933, con el nombre de *ECHANO*, se perdía por naufragio (10).

También este año se desprende Liaño del más pequeño de los dos remolcadores, esto es, del *SAN ANTONIO*, que lo cede a los consignatarios santanderinos Hoppe y Cía. Éstos a su vez, lo vendieron al cabo de dos años al armador de Gijón Antonio T. Vega.

El final de este buque fue también trágico. Incautado por el Gobierno del Frente Popular de Asturias (Dirección de Navegación) fue convertido en patrullero armado para la vigilancia en las proximidades del puerto de Musel con el nombre de *JOSÉ MARÍA MARTÍNEZ*. El día 5 de enero de 1937, cuando navegaba con las luces apagadas, fue abordado y echado a pique por el mercante inglés *STANHILL* que entraba al puerto. Pereció toda la dotación y su casco no pudo reflotarse.

Pero el gas del capitán santanderino no se acababa. En este mismo año de 1923, se registran dos nuevas compras y otro intento más fallido. Las compras corresponden al *VILLASANDINO* y al *ESLES*, cuya historia corre caprichosamente pareja desde su origen, aunque llegaron a Liaño por conductos absolutamente distintos.

En 1882 nace la Compañía Bilbaína de Navegación, entonces todavía Aznar y Astigarraga, que iba a llegar a ser con el final del siglo el más importante consorcio naviero bilbaíno, sin discusión, bajo la gerencia de D. Eduardo Aznar y Tutor. A este consorcio pertenecieron en principio todos los buques que llevaban nombres de meses del año, y más tarde otros con nombres de montes vascos. En 1888 se encargaron por esta Compañía a los astilleros ingleses de W. Doxford & Son, de Sunderland,

(10) Cuando navegaba con niebla de San Pedro de Pinatar a Vigo, con sal, fue abordado a 35' de Leixoes, en la costa de Portugal, por el correo de Trasméditerránea *ROMEU* el día 10 de septiembre de 1933. Fue tan violento el choque y tan rápida la entrada de agua en la sala de máquinas, que casi instantáneamente explotaron las calderas y pulverizado materialmente desapareció. Se ahogaron 16 de sus 19 tripulantes. Los tres supervivientes fueron recogidos por el *ROMEU*, que tuvo que entrar de arribada en Leixoes para reparar las averías de su proa.

dos barcos casi iguales que iban a ser el JUNIO y el JULIO. Eran unos buques de cubierta corrida, rasos, muy pobres de franco bordo y en general tristes de silueta.

El JUNIO tenía 2.182 toneladas de registro y 3.100 de peso muerto, y el JULIO 1.900 y 2.900 respectivamente. Los dos medían 275 pies de eslora, 39'5 de manga el JUNIO y 36'1 el JULIO y 16'7 y 13'8 de puntal respectivamente. Llevaban máquina Doxford de triple expansión, y dos calderas escocesas.

Ambos buques navegaron en gran cabotaje bajo el pabellón bilbaíno con viajes de altura esporádicos, tales como los que dio el JUNIO a la Guinea Española, o al Golfo de Méjico a por algodón para puertos franceses.

La Bilbaína de Navegación, como otras varias empresas bilbaínas de principios de siglo, tuvo un final lamentable, fruto de su deficiente gobierno y de las difíciles circunstancias económicas de que se vio rodeada. La Bilbaína, tras un cambio inevitable de riendas en 1907, pasa a ser controlada por Mendialdúa primero, por Urizar después y por Inerarity a partir de 1917, quienes fueron, en la medida de sus posibilidades, liquidando la flota, tapando deudas y apuntalando el prestigio naviero bilbaíno muy quebrantado por aquel desastre.

El JULIO en 1914 se vendió a Zabala y Cía., rebautizándole AMAYA y en 1917 pasó a Gutiérrez Hermanos con el nombre de VILLASANDINO. Al año siguiente lo adquiere la Compañía Naviera Gascuña.

El JUNIO pasa en 1918 al Banco Urquijo, éste lo confía a la Naviera Baracaldesa—la compradora del LUISA—y después pasa a la Compañía Naviera Orio, de San Sebastián, en 1921.

Y en 1923 pasaron los dos a nuestra flota.

El JUNIO se compró en 150.000 pesetas y el 23 de marzo entró en Santander a remolque, procedente del fondeadero de Bilbao en donde llevaba una larga temporada amarrado. Aquí se atracó y se empezó en él la reparación que quedó concluida el 23 de mayo. Tomó el nombre de ESLES en homenaje al primer buque de este nombre mandado por el propio Liaño y su primer viaje lo dio a Glasgow al mando del primer oficial D. José María Rucoba y Octavio de Toledo, el cual lo entregó al titular, Arrinda, en el primer retorno a Ontón. El ESLES era un barco lento y poco marinero y entró en escena en los peores momentos del negocio.

El JULIO entró en Santander el 30 de noviembre y subió a reparar al dique del Astillero. Continuó con su nombre de VILLASANDINO, y su aspecto externo se diferenciaba del ESLES en que llevaba un puente más y los palos a bayoneta algo caídos.

En octubre de ese mismo año, Liaño había intentado una vez más comprar en Francia dos nuevas unidades, una de ellas el SAN MARCO, pero no hubo acuerdo en las operaciones. Fruto de este fracaso fue la compra posterior del VILLASANDINO.

En este mismo año de 1923, se registró en el puerto de Santander la inauguración del cargadero de las Minas de Camargo, en la ría del Astillero —«La Correa»— el día 10 de abril y precisamente por el JUAN ANTONIO de Liaño. El final de este evento fue realmente inesperado. Cuando el JUAN ANTONIO hacía tiempo para esperar marea, fondeado y ya cargado frente al Banco del Bergantín, vino a tocar en una de las lastras de la restinga de la Monja, abriéndose una vía de agua en el pantoque a la altura de la bodega n.º 2. Hubo que atracar rápidamente al muelle y proceder al alijo del cargamento y al achicado con auxilios terrestres. Ya en lastre, subió a reparar al dique seco del Astillero.

Llegamos así a 1924. Año durísimo para la naviera, que vende tres de sus buques, pierde uno, compra el último y queda sin capitán.

El CHITA, el remolcador grande de las dos chimeneas, se vende a D. Arsenio Sanjurjo Igual, en Santander; al año siguiente pasa a propiedad de D. Nicolás Pardo y tras un sinfín de intentonas y amarres en el Cuadro, se desguazó en 1933, en el mismo Astillero, por Ceferino Arriola. Sus dos calderas fueron a parar a los ex-gánguiles de la Junta SAN EME-TERIO y ASTILLERO, que se convirtieron después de la guerra civil en cargueros. Así acabó sus días este extraño buque devorador de cantidades ingentes de carbón, sobrado de potencia, de velocidad y de porte, que venía grande entonces a nuestro puerto.

El PILAR se vendió en el mes de junio. Su último viaje con la contra-seña blanca de las dos diagonales terminó en Santander el 23 de abril y entró seguidamente en el dique de Gamazo para prepararse para la venta. El 14 de junio se firmó la escritura; el comprador era el también armador santanderino D. Francisco García, quien lo incorpora a su flota con el nombre de FRANCISCO GARCÍA, que conservó hasta 1931. En 1931 pasa a propiedad de otro armador santanderino, D. Jesús García Castillo, quien lo rebautizó JESÚS ANTONIO y con este mismo nombre fue hundido en 1941 por choque con una mina submarina en el Mediterráneo (11).

El tercer buque del que se desprende en 1924 la flota de Liaño es el JUAN ANTONIO, que en diciembre lo vende al armador bilbaíno A. Larrea; a partir de entonces toma el nombre de ANA MARÍA que conserva hasta 1930, en que pasa a la flota de la Sociedad Metalúrgica Duro-Felguera con el nombre de MOSQUITERA. En el año 1933 se amarró en Bilbao pendiente de desguace y en los años de nuestra guerra—1938—se consumó definitivamente su desaparición y troceo.

El último barco que compró Liaño fue el CANTABRIA; una tripulación montañesa fue en el JUAN ANTONIO, desde Santander y se hizo cargo de él en Londres el 16 de julio de 1924. El día 28 entraba en nuestro puerto.

(11) En los espacios dedicados a la flota de Francisco García se destacan las incidencias del trágico final de este buque.

Era un barco bastante viejo. Se había construido en 1898 por S. P. Austin, en Sunderland, como HORNSEY para los armadores y carboneros británicos W. Cory de Londres. Tenía 1.082 toneladas de arqueo y 2.850 de peso muerto; era de máquina al centro, pozo en la caja de proa y *quarter deck* con las balleneras sobre la cubierta del alcázar. Tenía cuatro bodegas y una proa recta con amplias crucetas y masteleros minúsculos. Las dimensiones eran 81,7 metros de eslora, 11,5 de manga y 5,1 de puntal. El día 8 de febrero de 1917, navegando por el Mar del Norte, fue atacado y averiado por un submarino alemán, pero se logró rescatarlo para su flota. En 1918, al final de la gran guerra europea, al crearse dentro de la empresa Cory la Cory Colliers, el HORNSEY pasa a ella como CORCRAG.

La Cory, pues, fue quien se lo vendió a Liaño. Era la última operación de su vida.

A fines de 1924, cuando D. Luis asomado al antepecho de su escritorio en el entresuelo del número 16 del paseo de Pereda, contemplaba la entrada majestuosa por la Canal del VILLASANDINO al mando de Martínez Arnauero, fallecía repentinamente, con el corazón agotado por el trajín de su incansable vida de trabajo y empresa y con el negro fantasma ante sí de una crisis naviera espeluznante. La muerte de Liaño significó el declive sin solución de la compañía; faltó el cerebro y el motor.

El VILLASANDINO en aquel año, el 21 de junio, estando atracado en el antedique de San Martín, sufrió un incendio en el pañol de proa, que apagaron los bomberos de la ciudad. Era como un presagio del fin de este barco agorero que había de ocurrir en breve.

Pero antes de concluir 1924, se registró la catástrofe—la única de la flota con saldo de vidas—de la pérdida del ALFREDO. Había pasado su revista cuatrienal en el dique del Astillero, y de allí fue a la Orconera, en donde tomó su completo de mineral para Ayr, a donde llegó sin novedad el 13 de diciembre. Descargó y tomó un nuevo cargamento de carbón para Bayona, zarpando el día de Navidad por la tarde. Iba mandado por el capitán D. Luis Martínez-Conde, llevando de primero a D. Francisco Inda, primer maquinista D. Lino Galdós y segundo D. Vicente Bear. El 29 se produce una avería en la máquina en medio de un gran temporal. El buque queda sin gobierno, atravesado a la mar y pide SOS por telegrafía. Sus llamadas de socorro duran todo el día y salen varios remolcadores de la costa francesa. Entretanto la mar ha barrido las superestructuras y la sala de máquinas está ya totalmente inundada. El capitán decide el abandono del buque y, tras una serie de peripecias, consiguen ocupar un bote, el capitán, los dos pilotos y 16 hombres; como el bote ha sido zallado apresuradamente y queda embicado de las tiras, se caen al agua todas las provisiones. Son las cuatro de la madrugada del día 30, cuando con el bote lleno de agua, sin alimentos, a vela

y con una espadilla de timón, los náufragos se alejan del ALFREDO que se va a pique enseguida, en 48°-48' N y 5°-35' W, es decir, en la boca oeste del Canal de la Mancha y en las proximidades de Ouessant. Tras 60 horas angustiosas a bordo de la pequeña embarcación, sin probar bocado, empapados de agua y con heridas, van muriendo de frío e inanición sus ocupantes. A oído, por el ruido de la rompiente, el capitán Martínez-Conde embarranca el bote sobre una playa acantilada y de cascajo y de allí van al pueblo próximo dos hombres, regresando con auxilios para todos los demás. Siete cadáveres quedan sobre el fondo del bote. Los supervivientes son llevados a Brest.

La marejada se llevó el bote con los cadáveres y no apareció hasta el 23 de enero, en que quedó varado en un arenal de la Isla Goulnidéc; sólo había un cadáver en estado de descomposición avanzada y en su ropa un botón con el nombre de una sastrería de Santander...

A los tres meses y casi en los mismos terribles parajes y circunstancias, se perdió el VILLASANDINO. Salió de Santander el día 7 de febrero con mineral para Ayr. Lo descargó y tomó carbón para Bayona de regreso, zarpando el 24. El día 26 se produce una avería grave en el condensador y queda el buque al garete. Hay una salida desesperada en su ayuda de tres barcos—uno de ellos su hermano el CANTABRIA—que estaban arribados en la Isla de Lundy y que tuvieron que volverse por la furia desatada del temporal. Sólo consigue acercarse el petrolero inglés BRITISH CHANCELLOR, que intenta darles varios remolques pero que faltan todos sucesivamente. A la madrugada siguiente, el barco montañés—a la ronza—se estrella sobre la restinga de la costa. Se bota por el costado de sotavento una ballenera y en ella entran los 26 hombres de la dotación que los recoge el petrolero y los desembarca en Falmouth. El VILLASANDINO se estrelló en Punta Knap, hundiéndose enseguida y velando tan sólo la chimenea y los masteleros. Allí quedó al sur de Hartland, en la antepuerta del canal de Bristol, una de las peores y más frecuentadas carreteras de la mar de Europa, que está festoneada de tumbas de barcos españoles de todas las épocas.

Mandaba el VILLASANDINO D. Pedro García Noaín; iba de primer oficial D. Pascual Urtasun (náufrago del JOSÉ DE ARAMBURU y del ELVIRA) y de segundo D. Ricardo Lozano; de primer maquinista D. Pedro Galdós y de segundo D. Rodolfo García.

La flota de Liaño había quedado reducida a tres vapores: el JOSÉ, el ESLES y el CANTABRIA, que consumían sus tristezas de puerto en puerto, a fletes miserables, pero sin entregarse jamás al denigrante amarre, que éste fue el mayor mérito de esta naviera de saldos.

La aventura siguiente se produce ya en 1928 y es el CANTABRIA su protagonista. El día 23 de noviembre, a la entrada de Ardrossan, en Ayr, embarranca sobre la costa quedando a la bajamar totalmente

en seco. Así permaneció hasta febrero de 1929, fecha en que pudo ser reflotado casi milagrosamente. Pero a los pocos años, el 13 de diciembre de 1932, embarrancaba y esta vez para siempre, en la costa inglesa del condado de Devon, en un viaje con mineral de hierro desde Bilbao a Barry Dock. Lo mandaba entonces D. José Legarreta. En un parche de niebla, quedó clavado en las peñas, paralelo a la costa y como a unos 40 metros del cantil. La tripulación fue rescatada por el bote salvavidas de Salcombe y después llevada a Plymouth. A los pocos días el barco —que estaba pinchado sobre la cámara de calderas—, desgarró sus fondos y se partió. Era el primer viaje que hacía después de sufrir una reparación de un mes y medio en el dique de Gamazo.

Prácticamente el armamento Liaño había muerto. El 17 de febrero de 1934 se amarró el José en Santander y desde aquí se fue a Bilbao, a los pocos meses, al desguace. Desde mayo de 1933 también estaba fondeado en el puerto, sin gente y prácticamente abandonado, el ESLES.

Unos meses antes del comienzo de la guerra civil española, el ESLES volvió a navegar por cuenta de un grupo de capitanes y maquinistas que lo pusieron en condiciones de hacerse a la mar. Fueron estos D. Manuel González—inspector de la casa—, los capitanes D. Rodolfo López Díaz, D. Antonio Sanjurjo y D. Luis González Quevedo y los maquinistas D. Eduardo Torre, D. Agustín Martínez, D. Ángel Calzada y D. Francisco Álvarez. El mando lo tomó el propio Rodolfo López y comienzan a hacer viajes de Asturias a Levante con carbón al flete de 10 pesetas tonelada.

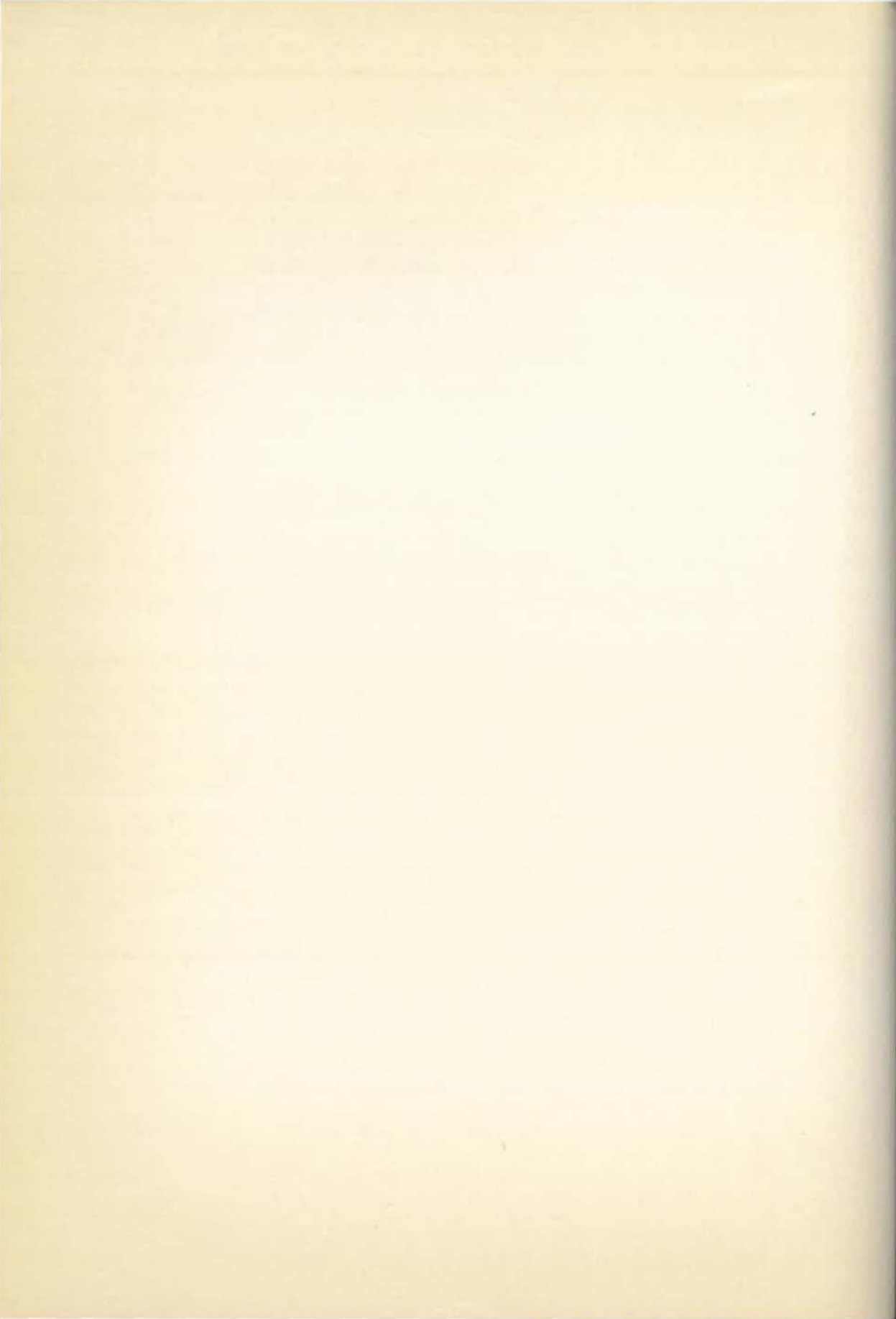
El día 16 de julio de 1936, salió de Alicante vacío para el norte. Cruzó el Estrecho sin contratiempo alguno y llegó a Avilés en donde quedó amarrado. En noviembre de 1936 hizo un viaje con carbón hasta Santander y desde aquí zarpó al mando de D. José María Rucoba, con un cargamento de leche condensada, sosa, lingote y tabaco, para el Mediterráneo, previa la escala de carboneo en Gijón, el día 20 de diciembre.

Aunque el buque estaba en deplorables condiciones de conservación y eficiencia, tras sufrir no pocas averías y percances, consiguió llegar el día 31 de diciembre de 1936. Regresó desde Barcelona a Santander el 14 de febrero de 1937, tras cruzar el Estrecho sin novedad y quedó amarrado de nuevo en la bahía. Al caer la ciudad ante el avance de las fuerzas nacionales en el mes de agosto, el ESLES huyó a Gijón de donde salió con refugiados el día 1.º de septiembre con destino a Francia.

A las siete de la mañana del día 2 fue capturado por el crucero nacional ALMIRANTE CERVERA y conducido por dos bous armados hasta Ribadeo. Desde allí fue al Ferrol y finalmente regresó con su cargamento humano de evacuados a Bilbao y Pasajes, en donde los desembarcó. El 30 de marzo de 1938, comenzó en Erandio el desguace del ESLES en la ría de Bilbao; el 31 de noviembre de ese mismo año el ESLES ya no

existía. Había sido convertido en chatarra para el esfuerzo de guerra de los altos hornos bilbaínos, en el momento álgido de la guerra civil. Fue una pena, porque de haber podido sostener a este buque un año más, hubiera alcanzado los días de la segunda guerra mundial y con ello quizá la resurrección económica de su compañía.

Este es el final de la historia de la flota de Liaño que llena un período triste y difícil de la vida naviera santanderina, con un tesón y una constancia admirables.



Francisco García y sus vapores

LAS empresas santanderinas de signo naviero emparentadas a la familia García han sido varias. En este capítulo van a reseñarse los acontecimientos de una de ellas, la actual Francisco García, S. A., que en puridad empieza a principios de siglo siendo tan sólo Francisco García, y con buques de pequeño cabotaje, para terminar a partir de los años veinte, convertida en naviera (sociedad anónima desde 1941), de signo familiar, y armando buques tramp de gran altura.

Francisco García Fernández, consignatario de buques, se hace armador de vapores de cabotaje en los primeros años del siglo; hacia fines de 1902. Anteriormente había tenido los costeros COTOLINO y SANTOÑA, pero no consta documentalmente la propiedad de los mismos. En 1903 compra su primera unidad que es el MARÍA GERTRUDIS y en 1904 los MARÍA CRUZ, MARÍA DEL CARMEN, MARÍA MAGDALENA y MARÍA CLOTILDE. Con todos ellos forma la naviera de los «marías», que adoptan chimenea negra con amplio zuncho roji-blanco (los colores de la matrícula invertidos) y sobre él, en cada banda, un disco superpuesto con los mismos colores invertidos. La contraseña era igual, pero con las letras negras F G sobre la franja blanca. Este dibujo, con una combinación similar a la de la grímpola del Real Club de Regatas, habría de hacerse bien famoso en los anales navieros de Santander, alcanzando sin discusión la mayor longevidad, puesto que todavía se conserva a flote al cabo de 65 años de vida ininterrumpida sobre las olas.

Todos estos «marías» eran en origen de parecida procedencia. El MARÍA GERTRUDIS, que era de 101 toneladas de R. B. y 125 de carga, construido en Falmouth en 1887 por Cox & Co., por 1.600 libras, había

pertenecido siempre a la matrícula santanderina. Su primer armador fue D. Manuel Cué Fernández, indiano de La Habana, que lo poseyó hasta 1893 y desde esa fecha, de unos armadores de Luanco y con residencia en Santander que conservan el buque registrado en nuestro puerto. Tenía 26,57 metros de eslora; 5,5 de manga y 2,2 de puntal.

El **MARÍA CRUZ**, no era santanderino de matrícula, sino bilbaíno desde 1890. Se había construido en 1889 en Paisley por J. Fullerton & Co.; con 161 R. B. toneladas y 150 de carga; 31,81 de eslora por 5,84 de manga y 2,56 de puntal. De 1889 a 1890 fue inglés y se llamaba **AMY**. De 1890 a 1894, con el nombre de **LAREDO** propiedad de Nicolás Ulibarri; después fue **CHIO** y desde 1899 hasta que lo compró García, en 1904, con el nombre de **MARÍA CRUZ**, de J. Pérez Ayuela, de Bilbao.

El **MARÍA DEL CARMEN**, también era santanderino. Se construyó en 1869 en Glasgow con el nombre de **BARCELONA** para armadores españoles desconocidos; tenía 130 toneladas de registro y las mismas de carga, con 25,10 metros de eslora, 5,5 de manga y 2,24 de puntal. El día de Noche Vieja de ese mismo año, se fue a pique por un surazo en la dársena de Molnedo y se reflató permaneciendo mucho tiempo arrumbado en Puerto Chico. En 1882 pasa a propiedad de Ramón Fernández y Juan Fernández, que tenían su domicilio en el número 7 de la calle de Hernán Cortés y toma el nombre de **MARÍA DEL CARMEN** con el que pasa a Francisco García.

De este mismo armador era el **MARÍA MAGDALENA**, aunque de matrícula bilbaína que conservó muchos años. Era este un barco mayor que los anteriores, construido en 1876 en Dundee por W. B. Thompson, con 176 toneladas de registro y unas 245 de peso muerto. Su primer propietario fue el armador Ugarte, de Bilbao, quien lo tuvo hasta 1882 con el nombre de **UGARTE N.º 1**, durante cuyo período naufragó una vez en la ría bilbaína. En 1882 pasa a J. Pedrós, armador de Bayona con muchos contactos comerciales en Santander y Bilbao, en cuyos puertos tuvo matriculados siempre sus buques; éste lo rebautizó **BAYONÉS** y navegó así hasta 1896, en que pasa a propiedad de Luis Castillo, de Bilbao, y toma el nombre de **LUIS**. En 1900 lo adquieren los hermanos Fernández, de Santander, armadores del **MARÍA DEL CARMEN** y lo rebautizan **MARÍA MAGDALENA**.

También era de Fernández el **MARÍA CLOTILDE**, construido en Falmouth por Cox & Co., lo mismo que el **MARÍA GERTRUDIS** y para el mismo armador. Tenía 102 toneladas de arqueo y 125 de carga; 29,31 metros de eslora, 5,05 de manga y 2,53 de puntal.

A estos cinco «marías» iniciales, procedentes en su mayor parte del comercio costero santanderino, se unen en ese mismo año de 1904 los **MARÍA MERCEDES** y **MARÍA PILAR**, procedentes ambos del armador bilbaíno Maruri, que tuvo casa consignataria también en Santander y

una gran vinculación con la navegación santanderina de cabotaje. Se llamaban, cuando se compraron, FOMENTO y PROGRESO respectivamente.

El FOMENTO era de 1870, construido en Paisley por J. Fullerton, con 208 toneladas R. B. y 270 de peso muerto; 39,5 metros de eslora, 5,95 de manga y 2,92 de puntal; su primer nombre fue GLENGARNOCK, para armadores británicos y sólo en 1894, es cuando lo abandera en España Maruri, matriculándolo en Bilbao.

El PROGRESO era de 1876 y construido en Dundee por W. Thompson; 208 toneladas de arqueo y 235 de carga; 39,5 metros de eslora, 6,13 de manga y 2,94 de puntal.

Así pues, a fines de 1904, la flota de «marías» de Francisco García, unos con matrícula vasca y otros con matrícula pejina, comprendía siete minúsculos vapores que recorrían sin descansar el Cantábrico, entrando en todos los puertos, moviendo partidas de carga general variada, y eran el principal elemento de enlace mercantil «al detall» entre las poblaciones del Norte.

En 1910 la flotilla García experimenta un buen aumento, que consiste en la incorporación de los GARCÍA N.º 1, GARCÍA N.º 2 y GARCÍA N.º 3. Veamos su origen:

El GARCÍA N.º 1 y el GARCÍA N.º 2 son dos barcos conocidos, porque entonces pertenecían a un armamento montañés del que se habla en otro capítulo, a saber, la Sociedad Minera Cántabro-Asturiana que controlaba el Banco Mercantil y que dirigía D. Francisco González-Camino y Bolívar. Eran respectivamente el PALMIRA y el ASTURIAS.

El PALMIRA, era un barco viejísimo, de 1869, construido en Paisley por Fullerton, un astillero especializado en estas menudencias. Fue encargado por el armador bilbaíno Andrés Isasi y se llamó MARÍA ISASI desde su botadura hasta 1883. Su *palmarés* durante la guerra carlista fue notable y entre otros servicios destacaron la traída a Santander el 18 de agosto de 1873, desde Santoña, del Batallón Voluntario de la República completo, el 21 de enero de 1874 la de una batería completa de piezas de a 8 desde la misma plaza fuerte, ante la presencia de la columna carlista de Mendirí cerca del Astillero; participó en el fallido desembarco de la división Loma en Portugalete el 19 de marzo de 1874 llevando a bordo el regimiento de Ontoria; rompió el bloqueo carlista en varios de sus viajes de Santander a Bilbao, llegando hasta La Salve; transporta centenares de heridos en diversas expediciones y finalmente fue condecorado su capitán por el Gobierno al concluir la campaña.

En 1883 pasa a la firma gijonesa Olavarria y Lozano, importante empresa dedicada al cabotaje nacional que en 1900 se transforma en la razón social González Posada. De aquí pasó en 1909 a la Minera Cántabro-Asturiana. El barco tenía 165 toneladas de registro y 240 de peso muerto, con 86 pies de eslora total.

El ASTURIAS era más moderno. Databa de 1897 y se botó en Sunderland por los astilleros de R. Thompson; con 196 toneladas de registro y 210 de peso muerto. Tenía 115 pies de eslora por 20 de manga y 9 de puntal, y era propiedad de Stephenson Clarke, de Londres, con el nombre de LEWIS que mantuvo hasta 1903, año en que se abanderó en España como ASTURIAS y bajo la propiedad de Menéndez y Fernández de Gijón. En 1909 pasa a la Cántabro-Asturiana y de ésta, como acabamos de ver, con su compañero el PALMIRA, a la flotilla de García.

El GARCÍA N.º 3, también era de la matrícula, y de la propiedad de D. Gregorio Mazarrasa con el nombre de LUIS PINZÓN. Anteriormente había sido de Elguezábal, de Bilbao, entre 1902 y 1906, antes de Parejo (Barcelona) desde 1900 a 1902; entre 1888 y 1900 de Th. Morrison, de Huelva, y aun antes, desde 1865 a 1888 tuvo los nombres sucesivos de PEDRO, ANDALUZ y JUANA, y la matrícula de Cádiz.

Era pues un venerable cacharro construido en 1865 por Caird & Co., en Greenock con 180 toneladas de arqueo y 168 de carga, con 35,7 metros de eslora, 5,22 de manga y 3,16 de puntal.

La primera baja en la flota tiene lugar en 1913 y fue precisamente la del GARCÍA N.º 1, como quien dice recién entregado. Se perdió el 12 de diciembre cuando salía del puerto de Gijón, cargado, para Santander y con fuerte temporal. Perdió el gobierno sobre la barra por rotura de un guardín y se fue sobre los bajos llamados el Serrapio de Tierra. Acababa de haber sido reparado en Euskalduna y no estaba asegurado.

Al año siguiente se cubre la baja del GARCÍA N.º 1 con la compra del que va a llamarse FRANCISCO GARCÍA (primero de este nombre). Era un barco de 1884, construido en Bristol por Hill & Sons, bastante mayor que todos los anteriores pues arqueaba 361 toneladas cargando unas 390. Tenía 151'5 pies de eslora, 22'4 de manga y 11'6 de puntal. Su primitivo nombre fue el de WESTBURY, hasta 1902, siendo propiedad de Lombard SS. Co., de Londres. En 1902 se abandera en Palma de Mallorca como GERONA, siendo su armador un tal Gaspar. En 1904 cambió su nombre por el de ESPAÑA y de la propiedad de Luis Vives, de Málaga, y en 1913 se incorpora a la flota de López de Haro, de Gijón, que era continuadora de los dos clásicos armamentos de cabotaje asturianos González y Olavarria. López de Haro lo vende a Francisco García y toma el nombre de FRANCISCO GARCÍA.

Pero en 1915 vuelve a producirse otra baja; esta vez la del MARÍA PILAR, que el día 27 de mayo, por causa de la niebla, se empotró sobre la costa en Punta Tierra Blanca, entre Orio y San Sebastián al pie del Mendizorroza, en un viaje de Santander a Pasajes. Se intentó su salvamento y en algunos momentos se tuvieron esperanzas, pero al final hubo que desistir de ello y se fue deshaciendo poco a poco entre las piedras.

Ese mismo año de 1915 fue pródigo en sucesos para la flotilla; el FRANCISCO GARCÍA perdía la hélice frente a Cabo Mayor y el GARCÍA N.º 3 frente a Cabo Peñas. El MARÍA MERCEDES, tras dar remolque desde 30 millas de Cabo Mayor a la fragata noruega STEINSUND, tuvo que abandonarla por averías en la popa y regresar a Gijón. Pero la novedad del año, fue sobre todo, la compra de dos nuevas unidades que fueron el RITA GARCÍA (primero de este nombre) y el ANTONIO GARCÍA (primero también de este nombre).

Estos dos barcos pertenecían a la Isleña Cía. de Vapores Fruteros de Tenerife (Hamilton & Co.) y se llamaban CHASNA y TENERIFE respectivamente. El CHASNA, de 202 toneladas de registro bruto y 225 de peso muerto, era de 1904, construido por Gibbs & Co., en Galmpton. Medía 32,08 metros de eslora, por 6,6 de manga y 3,32 de puntal. El TENERIFE era bastante más viejo pues se había construido en 1886 en Bowling por Scott & Co., con 256 toneladas de registro y 189 de carga, lo que da ya una idea de las proporciones del buque que eran 41,32 metros de eslora, 6,8 de manga y 3,13 de puntal. Desde 1886 se llamó NIGEL y no pasó a Hamilton hasta 1895, que es cuando cambia el nombre por TENERIFE.

En noviembre de 1915 fueron a Cádiz y allí cargaron los dos sal para Santander, recalando a nuestro puerto el primero el CHASNA, el día 9 de diciembre y a los dos días el TENERIFE. Tuvieron una travesía infame y difícilísima por los tiempos que cogieron en la costa de Portugal.

En 1916 se produce un cambio importante en la empresa y es la modificación de nombres en la flota, adoptando como norma el empleo de los que constituían la familia de D. Francisco. Estaba él casado con D.ª Magdalena Ramos y era hijo de D. Juan García, sus hijos se llamaban Rita, Magdalena, Agustina, Francisco, Clotilde, Antonio y Toñuca. La lista de los buques quedó así:

MARÍA GERTRUDIS	CLOTILDE GARCÍA
MARÍA CRUZ	TOÑÍN GARCÍA
MARÍA MAGDALENA	MAGDALENA GARCÍA
MARÍA MERCEDES	AGUSTINA GARCÍA
MARÍA CLOTILDE	EDUARDO GARCÍA
GARCÍA N.º 2	PACO GARCÍA
GARCÍA N.º 3	JUAN GARCÍA

El RITA GARCÍA, el ANTONIO GARCÍA y el FRANCISCO GARCÍA continúan como están, lógicamente, y el MARÍA DEL CARMEN toma el nombre de VILLA DE PESQUERA, que era el pueblo natal de D. Francisco.

En ese mismo año, el 28 de diciembre, el MAGDALENA GARCÍA abordó frente a las Tinas al pesquero pareja de la flota santanderina VICTORIA,

echándolo a pique y se rumorea la venta en bloque a una firma bilbaína de las cinco mejores unidades para el establecimiento de una línea desde aquel puerto a Burdeos.

Pero lo que sí realmente se produjo fue la venta del FRANCISCO en 1917 y la del ANTONIO en 1918.

El FRANCISCO GARCÍA se vendió en 600.000 pesetas a la Compañía Duranguesa, de Bilbao, que lo rebautiza ERMODO. En 1918 pasa a la Naviera Ibai con el nombre de IBAI-ZURI y al pasar el activo de esta empresa en 1921 a la Cía. Naviera Iturri, lo cambió de nuevo por el de ITURRI-ZURI. Se desguazó en Mahón en 1923.

El ANTONIO GARCÍA se vendió bien de precio a un armador catalán llamado Rossell, quien lo matricula en Tarragona y lo da el nombre de MALVARROSA. En 1927 lo compran los Cabo Paez de Málaga (compradores también del MARÍA MERCEDES de Liaño) y lo ponen CABO PAEZ, nombre que conserva en la actualidad, pues todavía existe este veterano, haciendo el cabotaje por los puertos del sur de España.

En este mismo año aparece en activo una minúscula y extravagante unidad que se llama TOÑUCA GARCÍA. Es un patache de unas 60 toneladas de arqueo y 100 de carga, que se había construido en 1899. Era de 19,09 metros de eslora, 54,5 de manga y 22,6 de puntal y se le instaló muy posiblemente en aquellos días de la guerra europea, una máquina de vapor de cinco caballos nominales. Sólo se hace mención de él en esa época y desaparece misteriosamente de la escena sin dejar rastro.

En 1922, como consecuencia de la fusión de diversas empresas pequeñas de cabotaje, nace la sociedad anónima Vapores Costeros, y a ella se incorporó Francisco García con todos sus buques menores, con excepción del AGUSTINA GARCÍA, que se vendió antes. Fue su compradora la Naviera Cataluña, S. A., de Barcelona, quien lo rebautizó con el nombre de LA SABINOSA primero y AMPURDANES después. En 1925 pasó al armador barcelonés Freixas, y toma el nombre de FREIXAS N.º 3. En 1933 pasa a poder de J. Matas, de Palamós, rebautizándole AMPURDÁN y después de la guerra española, en 1940 vuelve al Cantábrico—y todavía navega—con ese mismo nombre y propiedad de la empresa Navegación y Pesca, de Avilés.

Con la salvedad de un remolcador, el TRITONAZO, de 30 toneladas, construido en Bilbao en 1920 con el nombre de BIZI-GANE y que figura a nombre de Francisco García entre 1923 y 1929(año en que pasa a Aguas y Remolques, S. A.), la contraseña desaparece de la mar de Cantabria hasta que, constituida en naviera importante, vuelve en 1924 ya con buques mayores.

A esta segunda fase—la fase grande—de la naviera García corresponden el FRANCISCO GARCÍA (segundo de este nombre), el MAGDALENA R. DE GARCÍA, el ANTONIO GARCÍA (segundo también), y el RITA

GARCÍA (igualmente segundo). Compra en primer lugar el PILAR de Luis Liaño—cuyos antecedentes y descripción se reseñan en el espacio dedicado a aquella flota—, el día 23 de abril de 1924. Pasa a llamarse FRANCISCO GARCÍA. El día 20 de noviembre adquiere también el MAGDALENA R. DE GARCÍA (la esposa de D. Francisco) que era el mercante bilbaíno DONOSTIA, de la Sociedad Naviera Elcano (los compradores de los buques de Pardo, ADOLFO e INÉS). Se había construido en 1895 en Glasgow por la London & Glasgow Shipbuilding Co., para la Cow Harrison & Co., con el nombre de VIMEIRA; tenía 2.710 toneladas de registro bruto y 4.200 de peso muerto, con 91,44 metros de eslora, 12,85 de manga y 5,96 de puntal. En 1914 fue adquirido por Echevarrieta y Larrinaga y lo ponen el nombre de MIGUEL y bandera uruguaya, hasta que, al liquidarse prácticamente esta naviera en 1917, lo compra La Palma, de San Sebastián, y toma el nombre de DONOSTIA que conserva luego bajo las navieras Izarra y Elcano que fueron sucesivamente sus propietarias hasta la adquisición por Francisco García, cuando estaba amarrado en Bilbao con una avería en los fondos. El MAGDALENA era un barco viejo, pero de porte muy aceptable para lo que entonces se estilaba en la matrícula; tenía una sola caldera y era de construcción *partial awning deck* con media caja a popa.

El primer viaje que dio el nuevo FRANCISCO, después de salir del dique de Gamazo, en el mes de julio, fue a Génova con lingote de Nueva Montaña. Y el primer viaje del MAGDALENA R., de Cardiff a Savona con carbón y hasta el 10 de diciembre no entró en Santander por primera vez; procedía entonces igualmente con carbón de Newcastle. El FRANCISCO sufrió una seria avería estando cargando mineral en el Río Guadiana en 1925.

El tercer barco grande lo compró en 1927 y fue el segundo ANTONIO GARCÍA. También era un barco viejo, porque su construcción databa de 1885 y era obra de Short Bross, en Sunderland. Su porte era de 2.045 toneladas de registro bruto y 3.100 de peso muerto y tenía 275 pies de eslora, por 38'6 de manga y 20'6 de puntal. La máquina era anticuada (de dos cilindros) y la estructura del casco del tipo *raised quarter deck* con pozo a proa. Su primer nombre fue el de COGENT, que ostentó desde 1885 hasta 1921, siendo propiedad de J. Westoll, de Sunderland. En 1921 lo compran los armadores Fernández Martínez, de Santa Eugenia de Ribeira y lo ponen a navegar con el nombre de TRES HERMANOS y matriculado en Barcelona. A ellos se lo compró García el 3 de noviembre de 1927; entonces entró en el dique del Astillero a reparar y enseguida se metió en el tráfico del carbón español con salidas sueltas al extranjero.

No se hizo viejo. El día 14 de diciembre de 1929 navegaba en viaje de San Juan de Nieva a Valencia con carbón, fletado en time-charter por el armador catalán J. Mumbrú. A las diez y media de la noche, es-

tando a la altura de Cabo Villano cerrado en niebla, fue abordado por su costado de babor por un gran buque que prácticamente le arrancó la popa. En unos momentos el ANTONIO GARCÍA se fue a pique. El abordan-te resultó ser el griego HYDRA, un antiguo correo inglés de la Prince Line, y recogió 20 hombres solamente. Como una gran parte de la dotación estaba durmiendo en el barco español, saltó sobresaltada ante el horrible estremecimiento del choque, pero lo rápido del hundimiento hizo que desaparecieran cuatro hombres, y el contraamaestre. Iba de capitán D. Ignacio Lestón, de primer oficial D. Pascual Urtasun, de segundo D. Wenceslao Santos; de primer maquinista D. Valentín Pérez y de segundo D. Leandro Fernández. El griego, que subía hacia el Finisterre francés, sufrió muy importantes averías en su proa y tuvo que arribar a Vigo, en donde dejó a los naufragos. La última vez que el ANTONIO GARCÍA estuvo en Santander fue el día 17 de noviembre; vino a carbonear y salió el 18.

Este año de 1929 fue señalado para los barcos de García. Durante un mando interino, estando de arribada en la Isla de Lundy (Canal de Bristol) el FRANCISCO, se tiró al agua ahogándose su capitán, D. Abraham Seijas, abrumado por el peso de la responsabilidad y en medio de una gran crisis psíquica promovida por un incidente profesional en el seno de la Compañía.

En 1929 se vendió el remolcador TRITONAZO y se compró el paquete de la flota: el RITA GARCÍA segundo.

El RITA GARCÍA era un barco sensacional en aquella época. Se trataba de una unidad de postguerra—la primera de la matrícula—, construida en 1922 por R. Thompson en Sunderland. Tenía 3.708 toneladas de registro bruto y 7.500 de carga. Era un casco hermoso de 105,76 metros de eslora, 15,24 de manga y 7,93 de puntal, de cubierta corrida, amplia y con un castillo. Construcción vertical, bodega adicional tras el puente, bien dotado de elementos de carga y de comodidades, era como un yate o un paquete. Su máquina era de triple expansión, pero sus calderas quemaban ya fuel-oil. Lo compró García y fueron a buscarle a Birkenhead en el Río Humber, su capitán D. Víctor Pérez-Vizcaino y el hijo del armador, D. Francisco García Ramos. Fue en el mes de octubre de 1929. Los vendedores eran los antiguos navieros Miller & Son, de Glasgow, quienes lo habían disfrutado cinco años con el nombre de ELLASTON.

Durante algunos años, varios de estos buques de Francisco García estuvieron matriculados en Bilbao, aun manteniendo siempre la gerencia en Santander, pero en los treinta trasladaron todos su asiento al detall de la capitanía montañesa.

Aún intenta García comprar otros dos barcos más, en Inglaterra en 1930, pero la agudización de la crisis naviera aconsejó en última instancia el paso atrás.

En 1931, a primeros de año, llegó por primera vez a Santander el RITA GARCÍA, la joya de la compañía y la envidia de marinos y navieros propios y extraños en aquellos ya lejanos días.

En este mismo año, se vende el FRANCISCO GARCÍA a D. Jesús García Castillo, sobrino de D. Francisco, consignatario, armador y ejemplo admirable de vocación y dedicación al trabajo de los negocios de la mar y los barcos. Pasa a llamarse entonces JESÚS ANTONIO y en otro capítulo seguiremos su historia, de final bien trágico por cierto. Este buque ha sido notable en los anales de la matrícula santanderina porque largó tres contraseñas diferentes y consecutivas, todas montañesas (Liaño, Francisco García y Jesús García).

En 1935 se desguazó el MAGDALENA R. DE GARCÍA. Se había quedado muy viejo este buque y ya no se defendía en las estrecheces de la crisis naviera. Se vendió a un precio miserable y el 25 de mayo comenzó el final en la ría de Bilbao. El día 12 de septiembre estaba ya totalmente desguazado.

Con ello queda ya sólo en escena el RITA, que al mando siempre del capitán Pérez-Vizcaíno, hacía un papel muy decoroso por todos los puertos del mundo, en unas circunstancias en que el resto de la flota tramp española, se alineaba amarrado por todos los puertos del litoral.

El día 12 de febrero de 1936 navegaba por el Mar Adriático con 4.500 toneladas de carbón, cuando fue sorprendido por un temporal huracanado que lo echó sobre tierra dejándolo prácticamente varado en seco (3 pies de agua) tres millas al sur de Ancona. En circunstancias tan difíciles de salvamento quedó el buque, que se le dio por perdido, causando baja incluso en la Lista Oficial de Buques.

Para salvarlo, fue preciso descargarlo por completo y gracias al tesón y pericia de su capitán, el día 14 de marzo de 1936 el barco flotaba de nuevo y era llevado a reparar provisionalmente a Trieste. De allí zarpó para Bilbao y llegó en el mes de junio, pasando seguidamente al dique seco de Euskalduna, en donde comenzaron a cambiarle las planchas averiadas de los fondos.

Allí le sorprendió el comienzo de la guerra civil, sin tripulación alguna a bordo. Fue requisado por el Gobierno y salió a cargar mineral a Castro Urdiales, completando en Santander en el mes de noviembre de 1936 y le confiaron el mando al capitán D. Francisco Murga. Subió hasta Tyne Dock, descargó y tomó allí mismo 6.000 toneladas de carbón para la factoría de Nueva Montaña. Consigue, rompiendo el bloqueo nacional, entrar en Santander y se hace relevo de capitán entregando el mando a D. José María Rucoba, que acababa de dejar el ESLES. Hizo nuevo viaje con mineral a Cardiff y de allí, con 1.400 toneladas de carboneras y una nueva cámara frigorífica, sale para Villa Constitución, en la Argentina, a tomar maíz para Plymouth a 33 chelines de flete. Todo iba como la

seda para sus nuevos armadores—el estado republicano—y desde allí hizo varios viajes de Narvik a Inmingham a 8/3 con mineral, tráfico éste al que se dedicaron intensamente todas las unidades mercantes españolas, huídas del escenario de la lucha y requisadas por el Gobierno de Madrid, que obtenía con ellas muy buenas divisas en el mercado internacional de fletes.

En febrero de 1938, estando pendiente la demanda de embargo planteada ante los tribunales británicos por el legítimo armador, el RITA fue rescatado audazmente en Inglaterra, mediante la colaboración de un grupo de jóvenes ingleses simpatizantes de la causa nacional, quienes haciéndose cargo del buque, lo sacaron a la mar a viva fuerza y lo condujeron a Hamburgo. En este puerto se personó el capitán Vizcaíno y con tripulación y oficialidad procedente de otros buques españoles internados en puertos europeos, el RITA GARCÍA, sale para España entrando en Santander el 20 de marzo de 1938 con todo el engalanado general al viento, en señal de regocijo por la recuperación. El día 22 salió para Gijón a ganarse la vida.

El relato de los episodios del RITA GARCÍA y de su formidable y pintoresca plana mayor durante los años de la segunda guerra mundial, serían por sí solos capaces de llenar un libro y bien interesante. El buque, severamente vigilado por el control aliado y perseguido por la memez envenenada de los resentidos, llegó a ser sin duda, uno de los más baqueteados y toreados durante todo el conflicto. Pero él cumplió muy decorosamente su papel y trajo para España estupendos cargamentos en momentos de escasez penosa, y sin descanso.

Por aquellos días, como sus calderas quemaban carbón, hubo que alargarle el tiro de la chimenea con una nueva virola, por lo que su silueta tomó un nuevo carácter; carácter que perdió al volver a la paz.

Y sigue navegando. En sus últimos años útiles, dedicado al tráfico de madera desde Guinea a la Península; con algún que otro susto como el que dio en febrero de 1966 al ser sorprendido por un temporal en el Cantábrico en lastre; pero sigue navegando. Al cabo de cuarenta años de servicios a la matrícula.

Las Banderas de necesidad.—Fernández Aguado

LAS banderas de necesidad dentro de la flota montañesa, por lógica pura, se hicieron presentes en determinados casos; la excepción a una regla tan universal hubiera significado un aparte extraño, que no encajaba en la ortodoxia económica de un negocio que se llevó de siempre con serenidad.

La política naval orientada casi siempre hacia el proteccionismo de la industria de la construcción, trajo como consecuencia las restricciones artificiales hacia la importación de buques, bien mediante aranceles disuasorios, bien mediante los cortes de permisos de importación o prohibiciones de abanderamientos. En España, a lo largo de los últimos cien años, las medidas no han sido uniformes ni han llevado siempre el mismo signo y por lo tanto han existido períodos de mayor o menor libertad en cuanto a la nacionalización de los buques mercantes y por supuesto, en cuanto a su abanderamiento bajo nuestros colores, y a sus prerrogativas según su origen, en orden a tráficos restringidos.

El negocio naviero internacional, que como premisa fundamental requiere una agilidad extensa en orden a la libre disposición de las unidades convenientes para cada caso y cada momento, está esencialmente en contraposición—al menos desde un punto de vista estrictamente económico—con la lentitud administrativa derivada de abanderamientos por real orden, previo expedientes laboriosos ante los diferentes escalones, y las más de las veces es, además, incapaz de aguantar recargos de signo político arancelario dentro de un plan razonable de amortización y explotación.

De aquí, la necesidad de tener que acudir a la laxitud legal de determinados países en materia de abanderamiento y nacionalidad de propie-

tarios, para que un armador pueda poner en servicio buques comercialmente interesantes, pero que el cuadro reglamentario del país bajo cuya bandera lógicamente debieran navegar, los rechaza directa o indirectamente.

Así hemos visto desde principios de siglo, al repasar en estos capítulos de historia de la flota santanderina, buques abanderados en Uruguay (como el LINO, el RUDA o el PARAYAS) o en el Perú (como el JOSÉ). Estos pabellones eran entonces los preferidos por los armadores españoles, hasta muy avanzado ya el siglo, en la primera postguerra, en que hace su aparición, con atractiva novedad, el de la República de Panamá.

De esta época data un armamento montaños, de muy corta duración, que tuvo todos sus buques abanderados en aquel país centroamericano. Perteneció a los hermanos Honorio y Felipe Fernández Aguado—concedores del negocio—, con domicilio en Santander, en la calle de San Francisco n.º 21, y tuvo tres grandes y viejos vapores, propios para la navegación de altura, dos de los cuales jamás llegaron a tocar en Santander.

El primer buque de esta naviera que se compró en 1928 fue el IGNACIA AGUADO. Se compró al armador griego E. N. Vassilikos, de Syra, quien lo tenía a su servicio bajo la bandera helena y con el nombre de MAGDA desde 1925.

Este barco se había entregado en enero de 1893 en South Shields por J. Readhead y tenía 2.846 toneladas de registro bruto y 4.532 de peso muerto; con 306'5 pies de eslora, 41'5 de manga y 22'3 de puntal. Era del tipo *partial awning deck*, es decir, con las escotillas de proa una cubierta más altas que las de popa; era de máquina de triple expansión y dos calderas. Su primer armador fue la W. Jones SS. Co., de Cardiff, desde 1893 a 1913 con el nombre de MARGARET JONES y a partir de este último año pasó a la compañía «Tempus», de W. H. Seager & Co., también de Cardiff, una clásica naviera de tramping, que se dedicaba desde 1904 con preferencia al tráfico de grano al Río de la Plata y que tenía todos sus barcos con nombres latinos de seis letras; entonces tomó el nombre de BEATUS.

La «Tempus» perdió tres barcos en acción de guerra durante la primera mundial y al mismo tiempo vendió en 1915 su BEATUS a la Reid SS. Co., quien lo rebautizó SIDNEY REID y lo tuvo en servicio hasta que se acabó la contienda. El día 19 de abril de 1916, navegando armado, fue atacado por un submarino alemán en superficie, a más de 30 millas de Ouessant. El SIDNEY REID repelió la agresión a cañonazo limpio y a toda la fuerza de su máquina consiguió escapar, saliendo fuera del alcance del germano.

A raíz de concluída la guerra, pasa a F. Elder & Co., de Newcastle, conservando su anterior denominación y es en 1925 cuando lo adquiere Vassilikos, quien, como hemos dicho al principio, lo vendió a Aguado en 1928.

El MAGDA vino a Santander y aquí mismo se abanderó panameño y tomó el nombre de IGNACIA AGUADO. De aquí salió al tramping y ya no volvió hasta el fin de sus días.

El segundo barco de Aguado fue el PILAR, que se adquirió en 1929 y que nunca llegó a ver nuestro puerto.

Era muy parecido al IGNACIA, porque se había construido en 1895 por William Gray en sus célebres astilleros de West Hartlepool para el armador noruego Jacob Christensen, de Bergen, con el nombre de MATHILDA. Tenía 3.434 toneladas de registro bruto y 5.000 de peso muerto, así que era un poco mayor que el IGNACIA. Medía de eslora 336'6 pies 47'1 de manga y 23'8 de puntal y era de cubierta corrida, con castillo y alcázar; su máquina, por supuesto, de triple expansión.

En los años de la guerra ruso-japonesa fue adquirido por el gobierno ruso y quedó adscrito a las necesidades oficiales de la base naval de Vladivostok, en el Extremo-Oriente hasta 1909. De 1909 a 1919 pasa como unidad regular a la Armada de Moscú con el nombre de DNEPER y categoría de transporte, y a partir de 1919, hasta 1924, conservando el mismo nombre de DNEPER, aunque ahora con la bandera mercante soviética, hasta que en 1924 lo compra una empresa italiana domiciliada en Trípoli, la Societa Marittima Coloniale, que lo pone por nombre MISURATA y lo conserva hasta 1929, año en que lo adquiere Aguado.

La tercera y última novedad fue el SANTA MARTA, comprado ya en 1932; un buque muy similar a los dos anteriores; pues era de 1896, construido por la Tyne Iron Shipbuilding Co., de Newcastle. Era de 3.486 toneladas de registro y 5.400 de peso muerto; con 345 pies de eslora por 46 de manga y 17 de puntal. Era del tipo de tres islas, con castillo, alcázar y toldilla. Tenía dos calderas y máquina de triple expansión.

Su primer propietario fue W. Milburn & C^o. (Port Line), de Londres, que lo tuvo desde 1896 a 1907 con el nombre de PORT DENISON. En 1907 y hasta 1918, pasa a la Kent SS. Co. (Walton) de West Hartlepool llamándose BEDE BURN y ya al filo de la guerra, se incorporó a la famosa flota de Watts & Watts, londinense, en donde se rebautizó CHISWICK en homenaje a otro barco de este nombre perdido por ella en 1917, y en donde se mantuvo hasta 1928. En este año lo compra un armador de Riga llamado E. Jaunsen, quien lo abandera en Letonia como ZIGURDS. Y este armador fue quien lo vendió a Fernández Aguado, ya en 1932, como decíamos antes.

La marcha de estos buques fue desastrosa. El PILAR rompió el eje de cola, fue remolcado a Civitavecchia y allí quedó sin reparar hasta que finalmente fue embargado.

El IGNACIA entró en Santander a amarrar en junio de 1933; por entonces ya estaba hipotecado por el corredor británico Halford Constants en unas 1.400 libras. Fue sacado a subasta hasta tres veces, empezando

en 52.500 y terminando exactamente en una peseta. Entretanto fue lastimosamente saqueado, porque no había dinero ni para pagar un triste guardián a bordo. Por fin cayó, a manos de Vega Gorostegui, en el Astillero, en donde le corrieron soplete, casi de misericordia.

El PILAR se desguazó posiblemente en Italia y el SANTA MARTA concretamente en Ravena en 1934. En cinco años se deshicieron las ilusiones de los tres barcos panameños de Santander, que no pudieron con las dificultades de la crisis y terminaron cargados de deudas e hipotecas. Fue una triste experiencia la de esta naviera que pone en evidencia la locura que significaba en los treinta el pretender echar a andar un negocio a base de buques tramp, aunque fueran baratos. El tanteo sin suerte—porque prácticamente no llegó a más—de Fernández Aguado, fue el último importante que se hizo en Santander antes de la segunda guerra mundial, para la creación de una flota mercante de altura.



El MARÍA DEL CARMEN, de Francisco García, atracado en el muelle de Maura. Posteriormente pasó a llamarse ÁNGELES, integrándose en la flota de Vapores Costeros



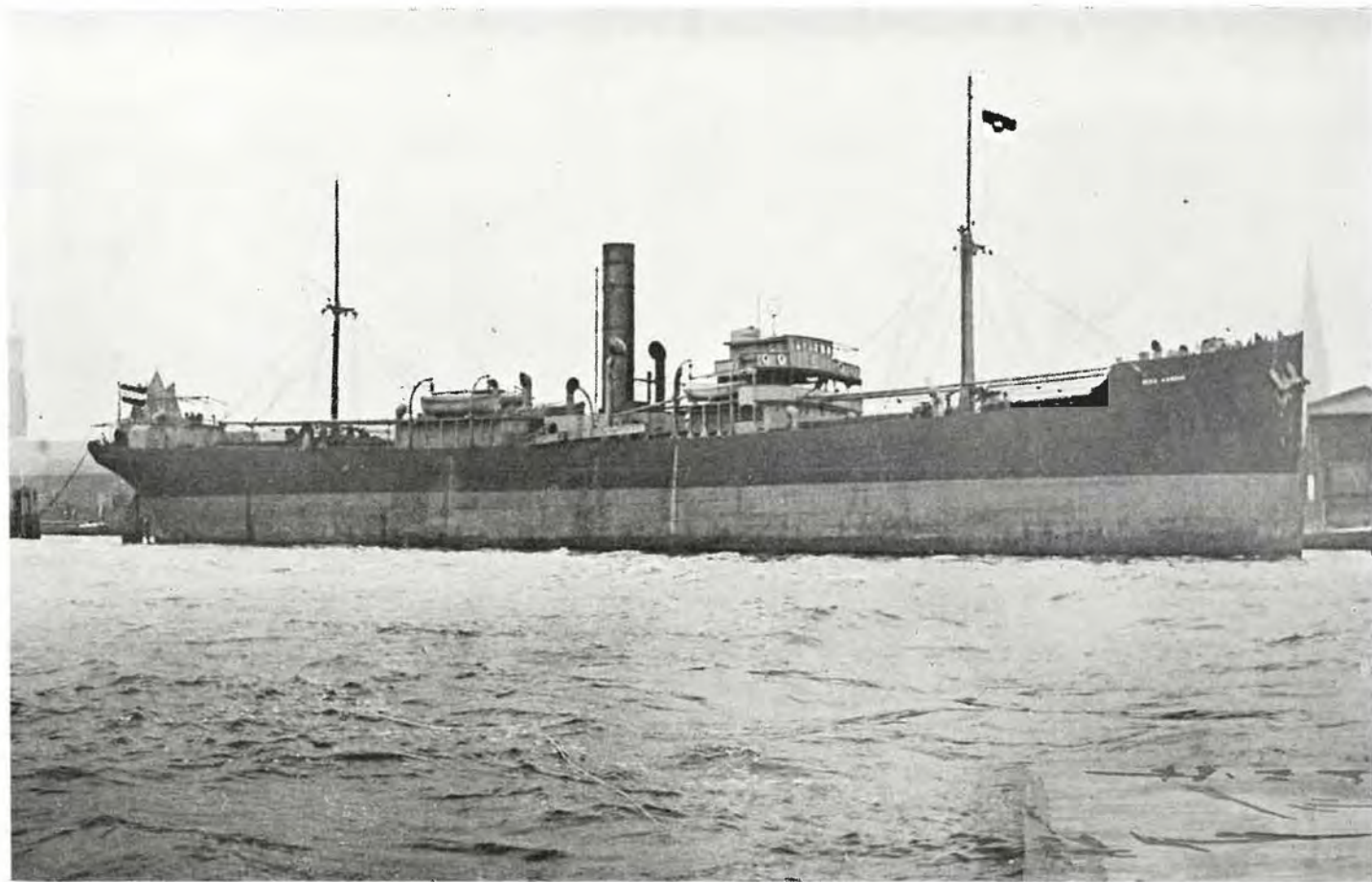
El FRANCISCO GARCÍA, segundo de este mismo nombre en la flota. Tenía 1.500 toneladas y se construyó en 1882 en Inglaterra. Antes fue de Liaño con el nombre de PILAR



El RITA GARCÍA, segundo de su nombre en la flota García. Se construyó en Sunderland en 1922 y es de 7.500 toneladas de carga



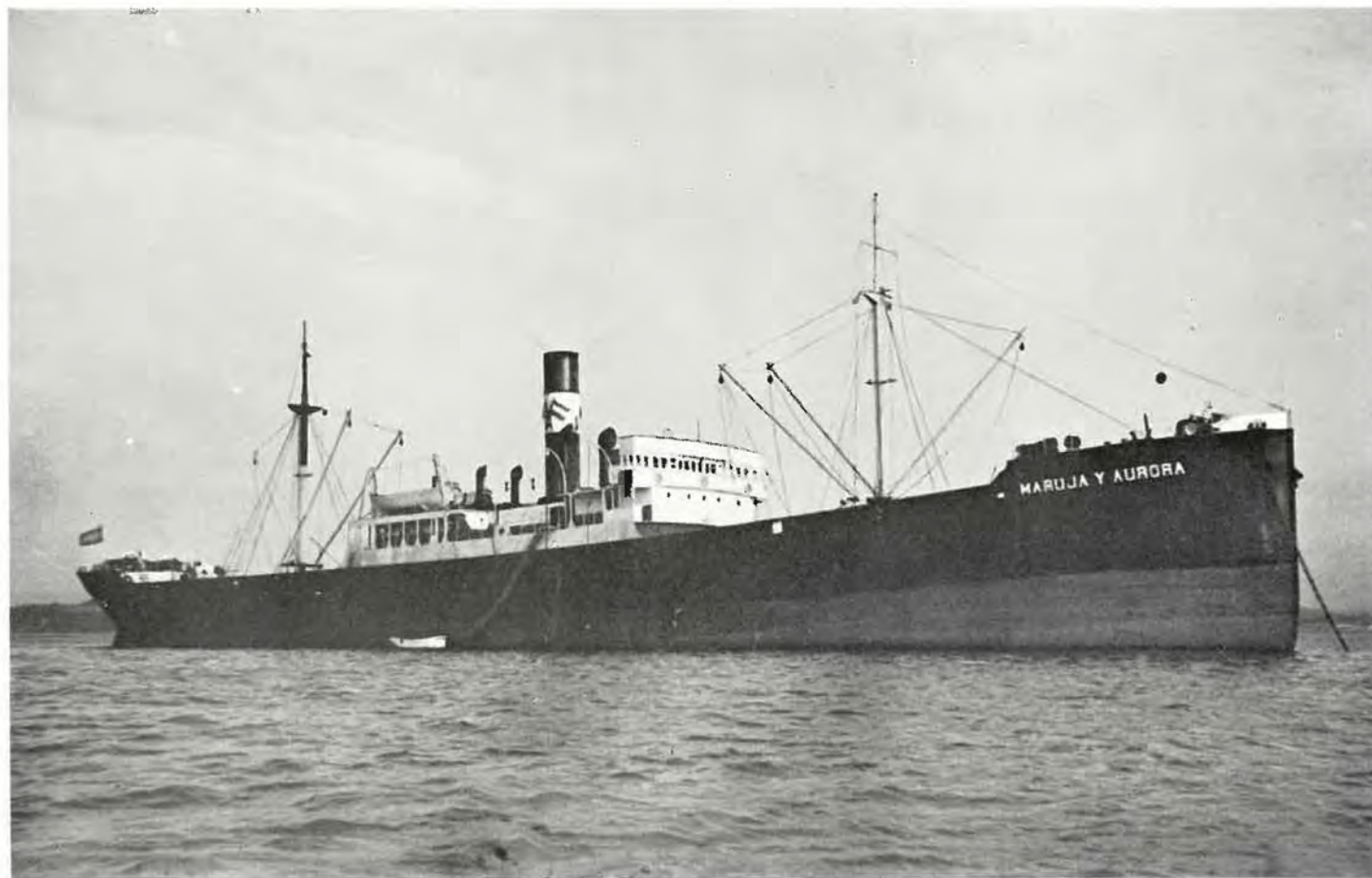
El RITA GARCÍA embarrancó y estuvo prácticamente perdido en febrero de 1936 en el Mar Adriático. Tal como se puede apreciar en la fotografía quedó varado a escasos metros de tierra



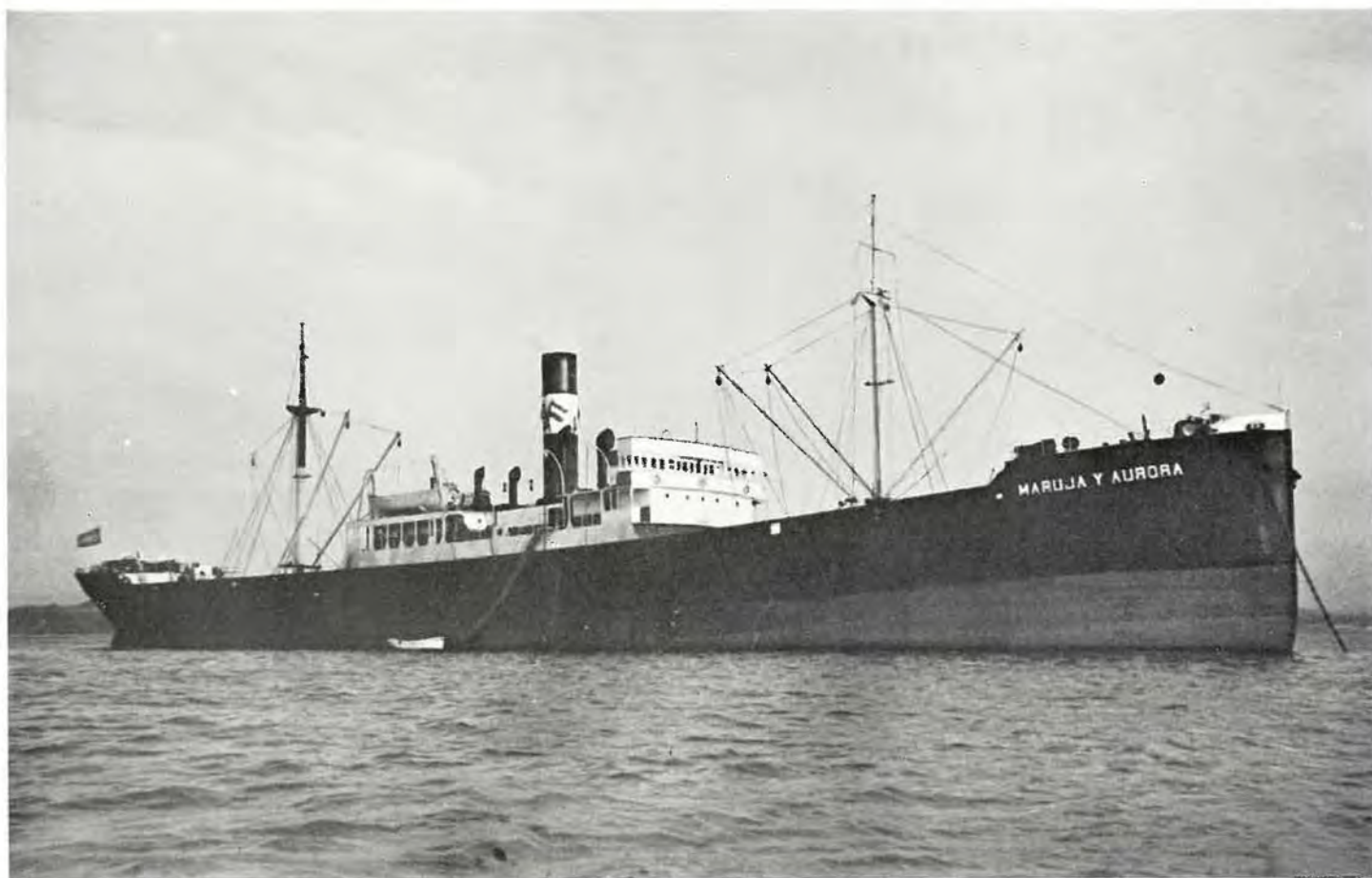
Histórica fotografía del RITA GARCÍA, pintado de negro y gris, tomada en el puerto de Hamburgo tras su evasión de Inglaterra en los días de la Guerra Civil



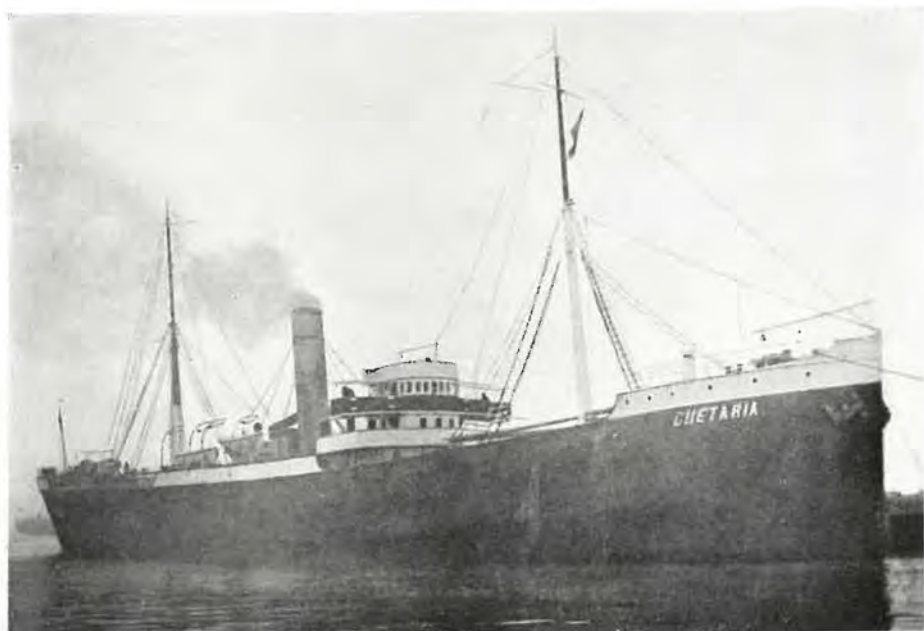
El RITA GARCÍA compendia en su ya larga vida toda la historia reciente de la matrícula santanderina. Por sus cubiertas han pasado varias generaciones de marinos montañeses



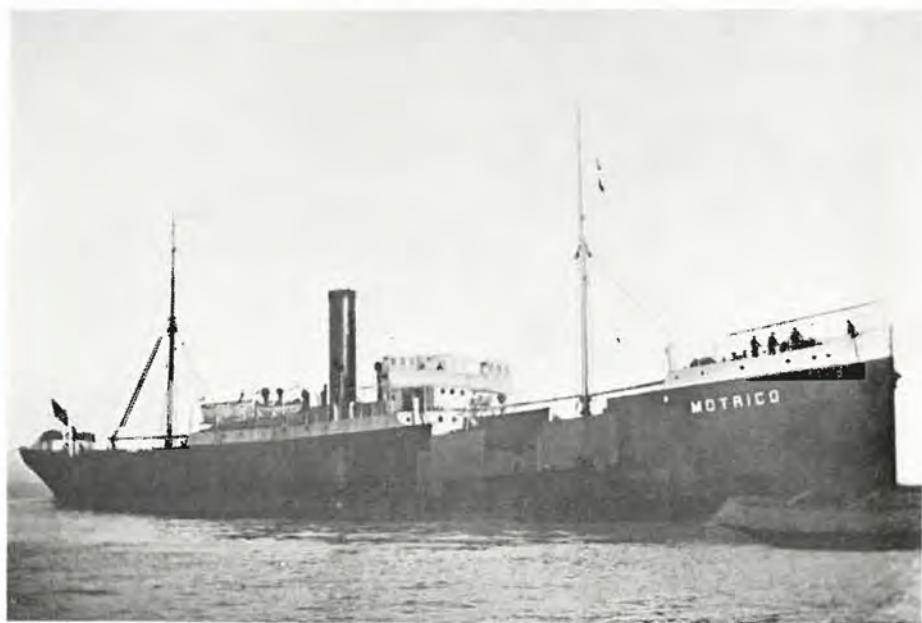
El MARUJA Y AURORA, de 6.400 toneladas; construido en Port Glasgow en 1905 y desguazado en 1966. En 1915 fue transporte inglés de guerra y participó en el famoso desembarco de los Dardanelos. En 1921 pasó a la matrícula de Santander con el nombre de ÁNGELA, de la naviera de Arturo Paroq



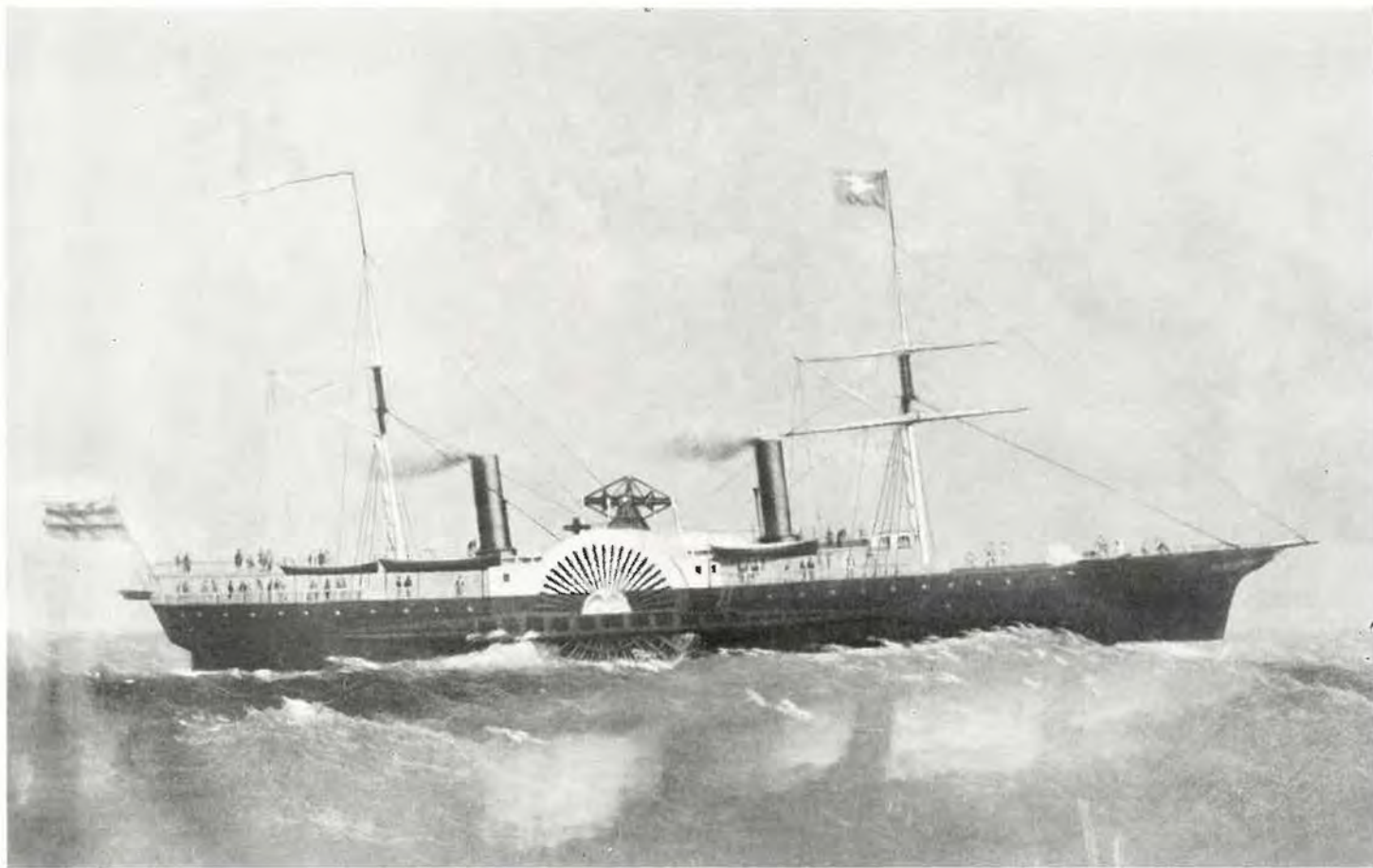
El MARUJA Y AURORA, de 6.400 toneladas; construido en Port Glasgow en 1905 y desguazado en 1966. En 1915 fue transporte inglés de guerra y participó en el famoso desembarco de los Dardanelos. En 1921 pasó a la matrícula de Santander con el nombre de ANGELA, de la naviera de Arturo Parqo



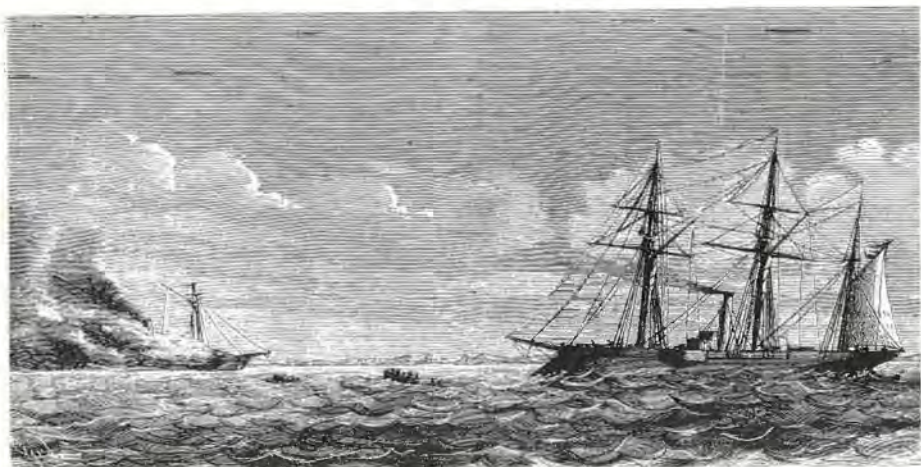
El GUETARIA. Este buque, con el nombre de INÉS y la contraseña de Pardo, navegó en la matrícula desde 1912 a 1918. Tenía 5.500 toneladas y fue construido en Newcastle en 1898



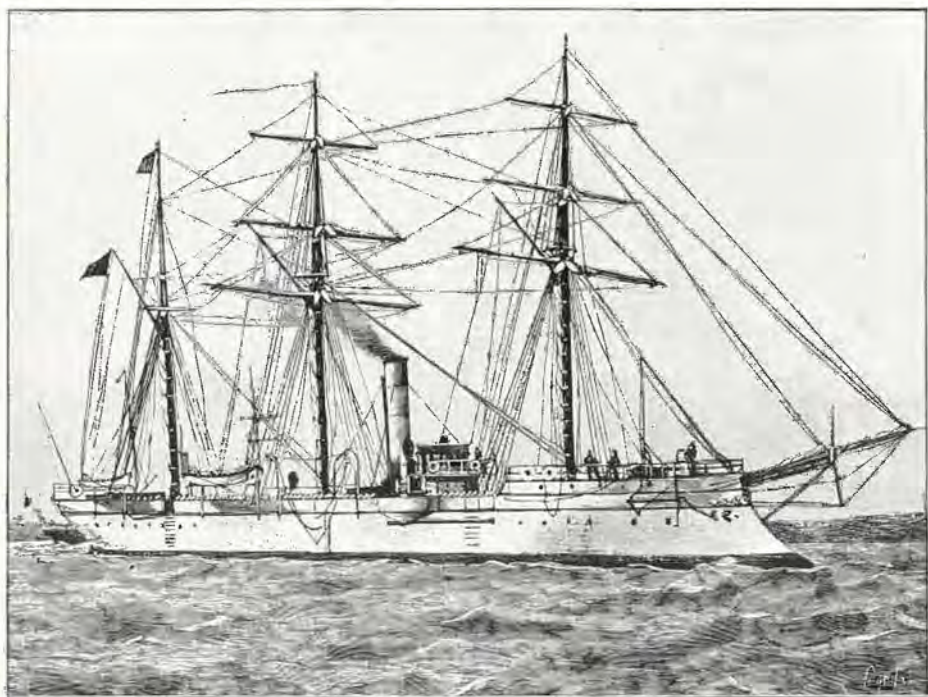
Compañero del INÉS, fue el ADOLFO, que aparece en la fotografía con el nombre de MOTRICO, tras su venta a armadores vascos en 1919. Tenía 5.500 toneladas y había sido construido en 1896



El PÁJARO DEL OCÉANO, primer buque del Conde de la Mortera. Era de ruedas y había sido construído en los Estados Unidos hacia 1856. Fue un barco de larga historia unida a la de la isla de Cuba de mediados del siglo XIX. (Reproducción de un grabado que se conserva en la casa de los Sres. de Pedraja en Liencres)



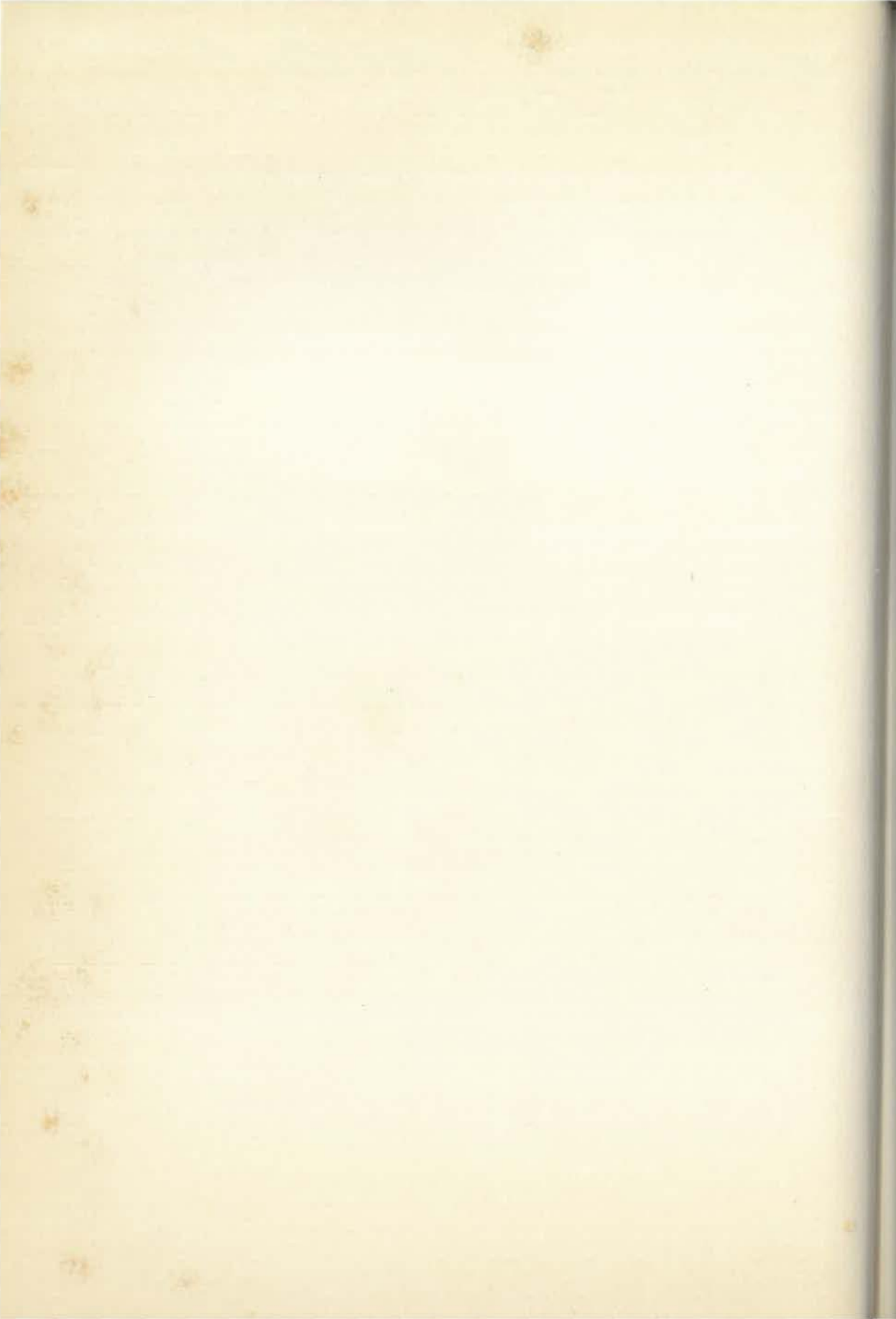
Incendio del MOCTEZUMA, de la flota de Herrera, en la costa de Mosquitos al darle caza el aviso español de guerra JORGE JUAN. (Croquis de D. Augusto Miranda en *La Ilustración*)



Crucero español SÁNCHEZ BARCAÍZTEGUI, que fue abordado y echado a pique por el mercante MORTERA, de Vapores Herrera, al salir de La Habana la noche del 18 de septiembre de 1895, encontrando a su bordo la muerte el General del Apostadero, Almirante Delgado Parejo. (Grabado de *La Ilustración Española y Americana*)

MARINA MONTAÑESA DE ULTRAMAR

CAPÍTULO IV



Los indios navieros montañeses.—Cuba.—Ramón Herrera,
Conde de La Mortera.—Los primeros vapores de Herrera.—
El incidente del «Moctezuma» y el abordaje al «Sánchez Bar-
caiztegui».—La guerra.—Fin de la empresa

LA sangría de hombres de la Montaña, camino de las Américas, es el hecho socio-económico de mayor importancia en la historia de la región, particularmente en su época cumbre, que corresponde al siglo XIX y en un menor plano al XVIII y XX.

Todo el desarrollo y el florecimiento decimonónico de Santander y su provincia, giró en torno a la emigración, directa o indirectamente, ya que la promoción de negocios locales en una provincia tradicionalmente pobre como ésta, arranca indefectiblemente de las fortunas conseguidas con el pan amargo del trabajo en América, y todo el desarrollo mercantil y naviero de la ciudad, no es sino una consecuencia de la relación intensa con las colonias, alentada en gran parte por los montañeses de allá.

Pero como cronológicamente este libro abarca tan sólo la época del vapor, nos encontramos con que a la llegada en serio de este revolucionario elemento para la navegación, sólo contamos ya en América con Cuba y Puerto Rico como tales colonias, mientras que el resto de las tierras, antiguos virreinos convertidos en jóvenes repúblicas independientes, viven su nueva vida, a veces todavía en pugnas absurdas con la Madre Patria, tales como la Guerra del Pacífico o en situaciones equívocas, torpemente creadas, como las de las operaciones de desembarco en Méjico y Santo Domingo. Es decir, que los indios montañeses a mediados de siglo o vivían en la España antillana, insular, conservando por tanto su residencia hispana y su posición privilegiada en cuanto al desarrollo

y promoción de muchas actividades, o residían en las nuevas naciones soberanas, en donde los negocios podían llegar a ser mucho más brillantes, pero en las que la carrera para alcanzar esa meta estaba no pocas veces llena de graves obstáculos de mil naturaleza y en donde la soledad y la responsabilidad del indiano frente a su ambicioso destino era dramática.

Pues bien: algunos de estos hombres, en cualquiera de las dos situaciones apuntadas, proyectaron su trabajo hacia los caminos de la mar, respondiendo, como es lógico, a móviles próximos diferentes, aunque en el fondo latiendo siempre la ilusión navegante, que es realmente innata en la Montaña.

Por eso es preciso, en esta historia de los esfuerzos marineros de nuestra región, hacer un hueco respetuoso, para con aquellos nuestros indianos de la mar—los armadores y los capitanes—que armaron y tripularon flotas de vapores bajo las matrículas coloniales de las provincias ultramarinas o la bandera soberana de alguna república, como enseguida veremos.



La Isla de Cuba alcanzó el auge del vapor bajo la bandera de España, cuando sus gentes blancas se sentían todavía cómodas en casa y eran montañeses, catalanes, asturianos, gallegos o cubanos sin que ello tuviera mayor importancia, porque a fin de cuentas todos eran españoles dispuestos a sudar la gota y hacer perras lo primero posible.

La especial configuración de la isla—larga, estrecha y difícil—y la escasez de comunicaciones terrestres a través de la manigua, promovió siempre un estupendo y floreciente tráfico marítimo de cabotaje entre las ciudades cubanas, todas en la costa, y entre éstas y las vecinas del seno Mejicano, la Florida, Costa Firme y las otras Antillas. Eran necesarias, con absoluta necesidad, las comunicaciones marítimas frecuentes y regulares y no ya sólo con la metrópoli; el progresivo desarrollo de la economía insular y su geografía, hicieron el milagro y así se dio el caso de que la matrícula de buques en La Habana llegó en 1882 a ser la tercera de España, nada menos que con 44 vapores y 50.000 toneladas precedida tan sólo de Bilbao y Barcelona.

La Habana y San Juan, eran ciudades de marcado sabor marinerero, muy al estilo de Cádiz o Cartagena y el litoral español de las dos Antillas estaba dividido en seis comandancias de marina con sus matrículas: Habana, Puerto Rico, San Juan de los Remedios, Santiago de Cuba, Trinidad de Cuba y Nuevitás. Filipinas sólo tenía una: Manila.

El origen de las líneas costaneras de Cuba, generalmente arrancaba de necesidades típicamente comerciales y más bien privadas. Las casas

de abarrotes, los comercios de «precios fijos» o las zafras, imponían a los comerciantes de importancia «establecidos», un paso más en la perfección de su negocio, que era el de disponer a su comodidad de un vapor primero y de una línea de vapores después, que garantizaran el enlace regular con el resto de las plazas de la isla.

Estos buques antillanos necesitaban especiales características para su navegación. Por un lado habían de ser de muy poco calado, ya que la suciedad de aquellas costas, cuajadas de cayos, y bancos así lo exigía; por otro la severidad de los ciclones tropicales requería buques de potencia de máquina y de condiciones marineras para aguantar tiempos excepcionalmente duros. Si a estas dos premisas, difícilmente conjugables, se une la de la amplísima ventilación en cámaras y sollados por razón de los calores tropicales, y la necesidad de espacios para el transporte de tropa, de braceros y de ganado, calcúlese la extraña composición como fruto de tales supuestos. Así veremos enseguida la especial apariencia de estos chocantes barcos «cayeros», cuya vida y milagros en los años lejanos de nuestro romanticismo colonial, constituye una página encantadora y muy interesante en la historia de aquellas últimas perlas separadas de la corona.

La primera noticia de la navegación a vapor en Cuba, según García Arbolea, se remonta a 1819, a cargo del NEPTUNO, un barco de D. Juan O'Farrill, que hacía el servicio de La Habana a Matanzas. En 1823 son ya tres los vapores de ese armador que llegan hasta Bahía Honda. En 1841 hay tres vapores al cabotaje por el norte de la isla y otros tres por el sur, todos de rueda a paletas y en 1851 se autoriza al montañés D. Antonio López y López, establecido en Santiago de Cuba, el abanderamiento de un vapor a tornillo para el servicio regular de Santiago a Guantánamo: el GENERAL ARMERO (1). Esta autorización fue firmada por O'Donnell el 5 de marzo de 1851.

Pero con fecha 28 de julio de 1852, Bravo Murillo traspasa este privilegio a otro indiano montañés, D. Ramón Herrera Sancibrián y esta vez exento del pago de derechos a la importación del vapor (a López lo hacían «depositar en Cajas Reales los derechos» y a Herrera no). La comunicación para López se conserva en el Registro del Ayuntamiento de Guantánamo (Libro copiador de oficios) y la de Herrera en el Archivo Nacional de La Habana, oficio n.º 316., Presidencia del Consejo de Ministros.—Ultramar.

Lo que pudo suceder para tan repentina sucesión de montañeses en el negocio de Cuba (Santiago) a Guantánamo por mar, se desconoce, pero lo que es evidente es que López pidió el privilegio del 2 de marzo

(1) Véase la historia de Antonio López y de Trasatlántica en el capítulo dedicado a las navieras montañesas establecidas fuera de Santander, en la península.

de 1850, se le denegó al 19 de junio, reiteró la petición y se lo concedieron al fin el 5 de marzo de 1851 y el 10 de marzo de ese mismo año, es decir, a los cinco días, el propio Capitán General propone a Madrid el mismo servicio para Herrera, el cual se concede el 28 de julio de 1852, cuando ya hacía cuatro meses que navegaba de Cuba a Guantánamo el barco de D. Antonio. Lo más probable, es que López continuara con su servicio regular por el norte de la isla, mientras que Herrera lo llevase a efecto por la costa sur.

Los dos grandes navieros santanderinos en Cuba, el uno de Comillas y el otro de Mortera, habían roto sus primeras lanzas con el repunte de la primera mitad del siglo XIX.

* * *

Don Ramón Herrera Sancibrián, primer Conde de la Mortera, nació en este pueblo el 2 de marzo de 1812 y emigró a La Habana a los 17 años. Allí comenzó a trabajar como dependiente de comercio y almacenero, escalando rápidamente. En 1850, funda la Empresa de Vapores Correos y Transportes Militares, o Vapores Herrera, que es precisamente la adjudicataria del servicio de Guantánamo a que antes nos hemos referido, el 28 de julio de 1852.

En 1860 ya tiene en servicio cuatro vapores, a saber: el PÁJARO DEL OCÉANO, el CUBA, el BARCELONA y el MOCTEZUMA. Participó de forma decisiva en el transporte de tropas españolas de Cuba a Santo Domingo durante el movimiento anexionista de esta república y contrató con el Gobierno el servicio regular de comunicaciones de Cuba a La Guayra, mediante la subvención de seis mil pesos mensuales. Después de la ocupación dominicana, se incluyó en el servicio la escala adicional en esta isla.

El PÁJARO DEL OCÉANO, fue un barco cuya vida ocupa media historia española en América en el siglo pasado. Se ignora la fecha y el lugar de construcción, pero en 1856 ya aparece haciendo el servicio de La Habana a Saint Thomas. Era de ruedas, con una máquina vertical de 320 caballos nominales y 586 toneladas de registro; por lo tanto se trataba de un buque bastante grande para su época y seguramente de construcción norteamericana, como la de la mayor parte de los vapores hispano-cubanos. Fue mandado por el capitán Callejo, y sobre todo por D. José María Viademonte, que había mandado antes varios veleros de nuestra matrícula y que fue pintado por D. Federico Madrazo, en uno de sus mejores cuadros.

El PÁJARO DEL OCÉANO, protagonista indefectible de todos los sucesos antillanos, de todas las operaciones militares y políticas y en general de la

vida habanera de relación con el exterior, duró bastantes años, siendo baja aproximadamente hacia 1875. El 6 de abril de 1866, en un viaje a Saint Thomas, se le desfondó una de las calderas, y tuvo que regresar de arribada a La Habana. Según opinión de D. Fernando Barreda, este buque llegó a hacer algún viaje aislado hasta Santander.

El CUBA, lo mandaba otro capitán santanderino, Escajadillo, y era de 515 toneladas. Casi siempre alternaba con el PÁJARO en sus recorridos y posiblemente fuera baja también hacia 1875.

El BARCELONA, popularmente conocido con el nombre del PAQUETE DE VERACRUZ era aún más grande, pues registraba 640 toneladas y hacía la carrera del seno mejicano hasta Veracruz y Sisal desde La Habana, enlazando con la llegada de los correos españoles de la metrópoli.

El MOCTEZUMA fue el barco de más transcendencia histórica de la flota. Era un vapor de 400 toneladas de registro, proa de violín y dos palos. Hacía preferentemente la línea de La Habana a Aspinwall (Colón) y acabó sus días con el famoso incidente internacional de 1877 que luego citaremos.

En 1863 Vapores Herrera se fusionaron con la Compañía General Cubana de Navegación a Vapor, importante empresa habanera fundada en 1855 con un capital de millón y medio de pesetas y cuyo fin social era el de «sostener el servicio de comunicación por buques de vapor entre los puertos y embarcaderos de la Isla, sus cayos e islas adyacentes y entre aquellos y los del exterior si se juzgase oportuno, para el transporte de pasajeros, ganado y todo género de frutos y mercancías».

Tenía esta empresa los vapores de ruedas PELAYO (608 toneladas), RÁPIDO (435 toneladas), ISABEL, ALMENDARES, CIENFUEGOS y HABANA y los de hélice ALFONSO, CÁRDENAS y CAROLINA y eran sus gerentes San Pelayo y Cía., con escritorio en la calle Oficios n.º 58 de La Habana.

Ramón Herrera se fusiona a la General Cubana y forma una nueva empresa llamada Empresa de Vapores Españoles Concesionaria de las Antillas y Seno Mejicano. En ella la General tenía 2/3 del capital y Herrera 1/3 tan sólo, y sin embargo eran tan fuerte y sólida la personalidad del montañés, que siendo en ella minoritario como era, los barcos eran conocidos por los barcos de Herrera, simplemente. En un Diario de la Marina de 1864 (17 de diciembre) un grupo de accionistas de la antigua General protesta de que se diga que el CUBA es un barco de Herrera, cuando ya pertenece a una nueva empresa en la que «él sólo tiene una tercera parte» y a la que aportó todos sus barcos.

En 1865 sale a concurso en Madrid la adjudicación por el Gobierno de la línea de España al Golfo de Méjico y lo gana Antonio López, mediante subvención de 10.000 escudos por viaje redondo y a base de cinco buques. Antonio López lo transfiere seguidamente en ese mismo año

a la recién nacida Línea de Correos Españoles de las Antillas y Seno Mejicano; en definitiva, a Herrera, que es quien da prestigio al negocio.

Los barcos salían de La Habana con la llegada del correo de España los días 8 y 22 de cada mes, y regresaban de puertos mejicanos para que sus pasajeros enlazaran con el nuevo correo de Antonio López en víspera de salida.

Al sobrevenir la guerra entre España y las repúblicas sudamericanas del Pacífico en 1866, Herrera expone al Gobierno la conveniencia de la creación de un servicio regular oficial a Panamá, con objeto de recoger y llevar el correo, provisiones e instrucciones secretas a la escuadra española que operaba en el Pacífico, evitando así el riesgo y la indiscrección que suponía confiar estos servicios a compañías de vapores extranjeros, preferentemente inglesas, cuyas simpatías en favor de nuestros enemigos de entonces eran palpables. En el mes de abril, el Gobierno español reconoce lo razonable de la hábil propuesta de Herrera y le concede la estratégica línea mediante una subvención mensual de 8.000 pesos fuertes. Se destinó allí al MOCTEZUMA, quien empezó a prestar servicio inmediatamente, recogiendo además a los refugiados españoles procedentes de Chile y Perú que llegaban a Panamá con lo puesto y que eran conducidos a La Habana.

En este año, el PÁJARO DEL OCÉANO hacía la línea de Saint Thomas y San Juan de Puerto Rico; el CUBA la de Santo Domingo, el BARCELONA la del Seno Mejicano a Tuxpan y Tampico, con extensión a La Guayra y Puerto Cabello y el MOCTEZUMA la de Colón.

En 1867 se devuelve a Antonio López el servicio del Seno Mejicano y el comillano envía para esta línea de enlace a dos de sus primeros barcos, el CIUDAD CONDAL y el PARÍS, que ya van quedándose viejos. A cambio de este servicio, el CUBA emprende un nuevo tráfico que es el de un servicio rápido entre La Habana y Nueva Orleans.

El día 29 de octubre de ese mismo año de 1867, el PELAYO, estando en Saint Thomas, era alcanzado por un terrible ciclón tropical que lo hunde, haciéndolo varar sobre la playa de Camagay; en ese día se perdieron veinte barcos dentro del puerto de la vieja colonia danesa. El PELAYO se reflotó y se reparó en el propio Saint Thomas y fue sustituido en el servicio por el MOCTEZUMA.

En 1868 se reajustan las líneas y en 1870 se crea definitivamente la Compañía de Vapores de Ramón Herrera, con contraseña cuadra blanca orlada de azul y con las iniciales R H en rojo; las chimeneas de los buques eran rojas con zuncho blanco y en él las iniciales R H, pero no por cada lado, como es corriente, sino por la cara de proa de la virola. Los barcos de Herrera, siguieron haciendo el tráfico antillano de pasaje y carga con escapadas a Europa y esporádicamente a Canarias en busca de braceros para las zafras. Los barcos eran mandados por una gran mayoría

de capitanes santanderinos, tales como los ya citados Viademonte y Escajadillo, a los que siguieron Sanjurjo, López, San Julián, Pereda Palacio, Leonardo Cacho, José Cimiano, Federico Ventura, Rodolfo Villegas y muy posiblemente D. Valentín Lavín que lo fue también de la General Cubana.

Con el comienzo virulento en la isla de la guerra de los diez años, la figura de Ramón Herrera, tan parecida a la de Antonio López, cobra como la de éste talla máxima. D. Ramón, que era un españolista furibundo y un patriota a ultranza, dotó por su cuenta a cincuenta movilizados de todo su equipo con mantenimiento a sus expensas, regaló al erario cuarenta mil pesos oro para subvenir a las necesidades de la guerra y organiza el Quinto Batallón de Voluntarios de La Habana, del cual es Comandante, y que estaba integrado por montañeses residentes en la capital habanera.

Todos los barcos de la flota de Herrera colaboraron sin descanso en las operaciones militares, transportando tropas, munición y pertrechos de puerto a puerto, y por si ello fuera poco, Herrera junto con D. Pedro de Sotolongo (delegado de Antonio López) regaló a la Marina de Guerra el casco del cañonero CUBA ESPAÑOLA, que recibió este nombre por expreso deseo de D. Ramón.

En 1868 el Gobierno de Madrid había encargado en diversos astilleros de Nueva York la construcción de 30 cañoneros destinados a la represión del contrabando de armas para los insurrectos en las costas cubanas. Eran barcos de muy poco calado, con dos hélices y resultaron en general malísimos. Coincidió su entrega con la tensión política internacional promovida por el conflicto de España con las Repúblicas del Pacífico y el Gobierno norteamericano retrasó la entrega de los buques a España.

En el viaje de entrega desde Nueva York a La Habana, los cañoneros fueron convoyados por los vapores de guerra CHURRUCÁ y PIZARRO. Uno de los treinta se perdió en el viaje, pudiéndose salvar su maquinaria. Ramón Herrera y Pedro Sotolongo encargaron inmediatamente por su cuenta un nuevo casco que quedó terminado en 1870 y que fue el CUBA ESPAÑOLA. Resultó algo mayor que sus compañeros, con 225 toneladas, 35 metros de eslora y dotado con una tripulación de 59 hombres.

El CUBA ESPAÑOLA sucumbió luchando contra los americanos en aguas de Manzanillo el 19 de julio de 1898, tras haber sostenido un valiente combate el día 30 de junio en las mismas aguas contra fuerzas navales norteamericanas, en compañía de los también cañoneros españoles GUANTÁNAMO, DELGADO PAREJO, ESTRELLA y GUARDIÁN.

El 16 de julio de 1871 D. Amadeo I, otorgó a Herrera el título de Conde de la Mortera en prueba de reconocimiento a los grandes méritos contraídos en defensa de la causa española en la Isla de Cuba.

En ese año se incorporan a su flota el ISABEL DEL DAMUJI, un barco pequeño que había pertenecido muchísimos años a la General Cubana.

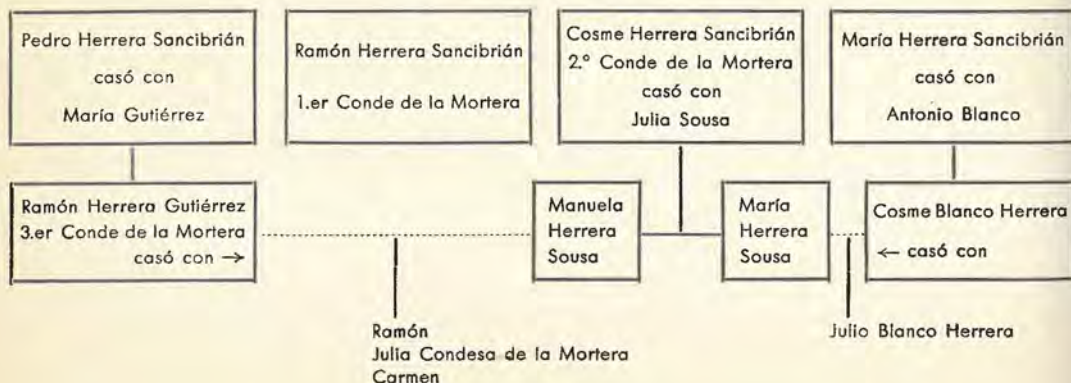
Posiblemente entonces es cuando D. Ramón Herrera, ya primer Conde de la Mortera, sin hijos, llama a sus dos sobrinos para que desde Santander vayan a La Habana para ayudarle en la dirección de sus negocios y muy en particular en el de la compañía de vapores. Estos dos sobrinos, primos entre sí, eran D. Ramón Herrera y Gutiérrez, hijo de un hermano del primer Conde, D. Pedro Herrera Sancibrián, y D. Cosme Blanco Herrera hijo de D.^a María Herrera Sancibrián, hermana también del primer Conde.

Ambos primos llegan de Santander hacia 1870. Ramón había nacido en Mortera el 26 de agosto de 1850 y era hijo de Pedro Herrera, hermano mayor del primer Conde y de D.^a María Gutiérrez; había estudiado bachillerato en el Instituto de Santander y casó con su prima carnal D.^a Manuela Herrera Sousa, hija de D. Cosme Herrera Sancibrián, hermano de D. Ramón Herrera Sancibrián y que había de heredar el título como segundo Conde de la Mortera. Este D. Ramón Herrera y Gutiérrez fue, a la muerte de su suegro, quien heredara a su vez el título pasando a ser tercer Conde de la Mortera.

Cosme Blanco Herrera, que llegó de Santander con su primo Ramón, como antes queda dicho, era hijo de D.^a María Herrera Sancibrián (otra hermana del primer Conde) y de D. Antonio Blanco. Casó con otra prima carnal suya, hermana precisamente de la que había casado con su compañero de viaje y primo Ramón Herrera Sancibrián, llamada D.^a María Herrera y Sousa (2).

En 1872 se adquieren para la flota los vapores MORTERA y MANUELA. El MORTERA, primero de este nombre en la compañía, duró muy pocos años en servicio y no se conservan de él ni tan siquiera datos.

(2) Con objeto de aclarar la genealogía de estas familias navieras, cuyos nombres se registran en buques de su flota, copiamos esquemáticamente el árbol.



El MANUELA se había encargado a los astilleros de Henderson en Renfrew y tenía 853 toneladas de registro con 56 metros de eslora, máquina de vapor de 192 caballos nominales y un casco *composite* de madera y hierro.

Entre 1873 y 1874 Herrera incorpora a su flota tres famosas unidades: el ALICANTE, el MARSELLA y el MADRID. Eran estos tres buques los primeros que encargó Antonio López a la casa Denny de Escocia, para su línea de Marsella a Alicante en combinación con los ferrocarriles de París a Madrid (3). Cuando esta línea dejó de ser rentable, tras un período de cabotaje peninsular con extensión desde Santander a Burdeos, servido por estos tres buques principalmente, se venden a Jiménez Ayala de La Habana a través de Samá y Sotolongo, agentes de López en Cuba, y éste los traspasa a la flota de Herrera. Eran tres buques de casi 800 toneladas de arqueo; contruídos en 1857, de tres palos, una chimenea, a hélice y con proa de violín. Por el MARSELLA se pagaron 40.000 pesetas. Todo quedaba entre hijos de la Montaña.

En 1874 el NUEVO BARCELONA pasa a la flota con el nombre de RAMÓN DE HERRERA. Era un vapor de hierro de 1.454 toneladas de registro bruto—por lo tanto el mayor de la flota de Herrera—que se había construído en Londres en 1863. Tenía 76,37 metros de eslora y una potencia nominal en máquina de 250 caballos. Así pues, la naviera de D. Ramón contaba en ese año con siete unidades, porque para entonces ya estaban dados de baja el PÁJARO DEL OCÉANO, el CUBA y el BARCELONA. La empresa poseía además tres muelles de su propiedad en La Habana y uno en Santiago (4).

En 1875 el Gobierno español contrata con Herrera el servicio marítimo regular entre La Habana y San Juan de Puerto Rico mediante una

(3) Véanse sus características en el capítulo en donde se recoge la historia de los comienzos de la Trasatlántica.

(4) En un legajo existente en el Archivo Nacional de La Habana existe un expediente del Recaudador de Aduanas de la Isla de Cuba, de fecha 10 de octubre de 1874, en donde se relacionan los bienes de Vapores Herrera y la flota está valorada así:

Vapor MANUELA.	120.000	ptas.
» MOCTEZUMA.	80.000	»
» ALICANTE.	40.000	»
» MARSELLA.	40.000	»
» MADRID.	30.000	»
» PELAYO.	10.000	»
» ISABEL DAMUJI.	15.000	»

También poseía casas en la calle del Teniente Rey n.º 14, Dragones n.º 44, Galiano n.º 96 y 129, Compostela n.º 132 y Sol n.º 34.

El total del activo se valoraba en 460.130,83 (pesetas).

subvención de 15.000 pesetas por viaje redondo. El MOCTEZUMA sufre una varada el 5 de febrero, cuando regresaba a La Habana en uno de sus viajes y pudo ser reflotado. Aquel mismo año D. Ramón entrega a su pueblo las escuelas que regala para Mortera y Lienres; años más tarde construiría también la iglesia de Mortera.

En 1876 llegó a Santander procedente de Sunderland el MANUELITA Y MARÍA de 1.092 toneladas de registro; de 68,6 metros de eslora y con máquina de vapor de 140 caballos, que se abanderó y matriculó en nuestra ciudad, en donde hizo toda la tripulación. Pero el suceso espectacular de aquel año fue el famoso incidente que concluyó con la trágica pérdida del MOCTEZUMA.

El MOCTEZUMA hacía entonces el servicio de La Habana a Venezuela (La Guayra) y Colombia, con escala en Puerto Plata (Santo Domingo). Salió a viaje el 24 de noviembre y estando en Puerto Plata, el día 7 de diciembre, embarcaron a eso de las dos de la tarde como pasajeros una partida de veintitrés «insurrectos» cubanos al mando de León Prado y sus lugartenientes Morey y Vélez. Cuando ya en la mar, a las seis de la tarde, estaban cenando en la cámara el pasaje y la oficialidad, irrumpieron los asaltantes revólver en mano, para apoderarse del buque secuestrando al mando del mismo. El golpe era de gran efecto político y estaba perfectamente planeado; el objetivo que además se perseguía era el de disponer de un buque con bandera libre cubana, con que conducir armas a las costas de la isla procedentes de Estados Unidos para ayudar a la insurrección (5).

Mandaba el barco el capitán santanderino D. Leonardo Cacho, quien sin inmutarse, agarró un candelabro y lo lanzó sobre los atacantes y toda la oficialidad y pasajeros, siguiendo su ejemplo, comenzaron a arrojarles los platos, vasos y cuanto a mano tenían. Los cubanos abrieron fuego y el valiente capitán montañés quedó muerto en el acto, junto con otros dos tripulantes y un pasajero; resultaron heridos el mayordomo, otro tripulante y un pasajero más. Rendido el buque, se dirige bajo las órdenes de Prado a Cabo Haitiano y allí trasbordaron a un barco francés los cadáveres, los setenta pasajeros y la tripulación, con la excepción de un piloto, el jefe de máquinas y el personal de fogoneros, puesto que sin estos hombres poco podrían hacer con el barco.

Durante más de un mes el MOCTEZUMA, en poder de sus secuestradores, vagabundeo en correrías extrañas y novelescas por todo el Caribe acompañado de un barco peruano, el AMAZONA, que al mando del capitán Walsman—antiguo capitán del OCTAVIA que había sido capturado con

(5) Este acto de piratería «sui generis» es un antecedente de la que un siglo después se ha producido con el famoso caso Galvao, en el trasatlántico portugués SANTA MARÍA.

contrabando de armas e indultado por los españoles—, había sido fletado por los dirigentes de la insurrección.

El MOCTEZUMA tocó en Trujillo (Honduras) y en las Islas Turcas, pero el mando naval español en La Habana no dio pie con bola para lograr su captura. El vapor ISABEL LA CATÓLICA fue hasta La Guayra, sin encontrar rastro del fugitivo y el crucero SÁNCHEZ BARCAIZTEGUI se llegó hasta el Golfo de Paria con idéntico resultado negativo.

Entretanto el MOCTEZUMA, sigilosamente, había recalado a la ensenada Bragman, en las proximidades del Cabo de Gracias a Dios, en donde tenía concertada una cita con la goleta DOLORES BERMÚDEZ, fletada con un cargamento de cañones y provisiones que había de trasbordar al barco de Herrera para su introducción a través de las costas cubanas.

Por confidencias se supo en La Habana de la maniobra, y el día 28 de diciembre zarpaba del apostadero el crucero JORGE JUAN que se dirigió directamente al Cabo de Gracias a Dios; exploró la zona sin encontrar nada anormal pero, por versiones recogidas en tierra, supo su comandante que el MOCTEZUMA había estado allí, había alijado y vendido parte de su cargamento y había tomado consumo. Continuó el barco de guerra cruzando por aquellos parajes, cuando el día 3 observó que salía una densa columna de humo de la ensenada de Bragman. Se acercó el crucero y cuál no sería su sorpresa al encontrarse al barco de Herrera fondeado cerca de tierra y ardiendo en pompa. Le habían incendiado sus ocupantes quienes, confidencialmente, se habían a su vez enterado de la presencia del barco de guerra y le habían visto voltejear fuera de puntas.

El JORGE JUAN arrió sus botes esquivados con fuerza y se llegaron al costado del mercante, que además tenía abiertas las válvulas del fondo y, al parecer, se hundía por instantes. Ya en tierra capturaron trece cubanos en las primeras descubiertas y siete más después. El crucero regresó con los prisioneros a Cienfuegos y el Gobierno de Madrid presentó una enérgica reclamación al de Nicaragua por su comportamiento en el «affaire».

Cuando el Conde de la Mortera se enteró de la noticia del apresamiento del MOCTEZUMA, dicen que contestó:

—«Antes, mucho antes, cayó el mismísimo Moctezuma en manos de los españoles.»

Al conocer el hallazgo del barco, dispuso la salida del ALICANTE a Bragman y ordenó embarcar al inspector de su flota D. José Cimiano. Salió el ALICANTE de Santiago de Cuba y llegó el 23 de febrero al costado del MOCTEZUMA. Sólo se veía de este buque su amurada de babor vencida y los pescantes de los botes vacíos. El barco había estado ardiendo durante ocho días y realmente se hundió a los catorce, al soplar un viento fuerte del sureste. Todo ese tiempo había permanecido fondeado sobre el ancla de estribor. El MOCTEZUMA se había perdido definitivamente. D. Ramón Herrera ordenó que el MADRID pasara a llamarse NUEVO MOCTEZUMA.

En 1880 se ampliaron al contrato de correo con el Estado, las escalas de Puerto Príncipe y Puerto Plata y se registra el día 14 de junio la pérdida del ALICANTE en aguas de Gibara, llevando a bordo un batallón de cazadores, pero sin registrar víctimas. El barco hacía el viaje de La Habana a Saint Thomas con sus escalas intermedias.

En 1881 se une a la flota y debió durar muy poco tiempo en ella, el ANA Y MARÍA, de 704 toneladas de arqueo, construido en 1876 en Sunderland por Armstrong; tenía 227'5 pies de eslora y había sido botado con el nombre de SYLPH y después se llamó CAROLINA.

En los años 1885 y 1886 se produjeron tres percances de alguna importancia; un aparatoso abordaje del NUEVO MORTERA y una varada y otro abordaje del RAMÓN DE HERRERA.

El NUEVO MORTERA, se había incorporado a principios de 1885 a la flota con el nombre de GIBARA, que luego cambió. Era un barco de 1.172 toneladas de registro, construido en 1873 por T. Royden en Liverpool para la famosa naviera inglesa de Elder Dempster con el nombre de ELMINA, que conservó hasta 1878. Tenía 267 pies de eslora, tres palos, proa de violín y máquina de 750 caballos. En 1878 pasó a Cuba y se rebautizó GIBARA.

El 13 de marzo de 1886, cuando salía de Santiago, abordó con el correo BALDOMERO IGLESIAS, de la Trasatlántica, que entraba. Sufrieron los dos grandes averías y arribaron al puerto. El MORTERA perdió el bauprés y todas las vergas.

El RAMÓN DE HERRERA varó el 18 de marzo de 1885 en Punta Cabrestante, en un viaje de Matanzas a Nueva York. Fue reflotado y el 7 de junio de ese mismo año, abordó al velero yanqui A. V. SABLE, a la altura de Cárdenas. El americano iba cargado de madera y por ello no se hundió; lo tomó a remolque el RAMÓN y lo metió en el propio Cárdenas.

El 29 de junio de 1885 fallecía en La Habana D. Ramón Herrera Sancibrián, Primer Conde de la Mortera, fundador del Banco Español de La Habana, Alcalde de esa ciudad, Senador del Reino, comendador de Isabel la Católica y de Carlos III y gran cruz del Mérito Naval y del Mérito Militar. Hereda el título su hermano D. Cosme Herrera Sancibrián y la empresa naviera—que pasa a llamarse Sobrinos de Herrera—, a la gerencia conjunta de los yernos de aquél, D. Ramón Herrera y D. Cosme Blanco, con un 50 por 100 cada uno de participación en ella.

En 1887 se vendió el NUEVO MOCTEZUMA a la firma norteamericana Shimer, de Filadelfia, volviendo a tomar el nombre de MADRID que retuvo hasta 1888. En este año fue adquirido por la República Dominicana, rebautizándose CONSERVA. Salió de Nueva York el 19 de marzo de 1889 con destino a Santo Domingo y no llegó jamás a puerto, ignorándose totalmente las circunstancias de su pérdida.

En 1888 se compra el NUEVITAS y en 1890 el ADELA. El NUEVITAS, era un vapor construido por Napier, en Glasgow, cinco años antes con el nombre de STROMA; después se llamó STILLWATER. Tenía 1.020 toneladas de registro y 200 pies de eslora y pertenecía a la matrícula de Nueva Orleans. El ADELA era de 623 toneladas, construido en 1878 por J. Roach & Son, en los Estados Unidos (Chester). Medía 156'5 pies de eslora y llevaba máquina de doble y de 53 caballos nominales.

En 1889 el RAMÓN DE HERRERA comenzó a hacer viajes a Canarias a tomar braceros para las zafras de Cuba, contratados por la temporada. Este pintoresco tráfico determinó el encargo en Inglaterra de unos barcos notables que fueron el JULIA y el MARÍA HERRERA.

El JULIA, se entregó en 1891 en Port Glasgow por D. Dunlop. Era un galgo finísimo de 1.811 toneladas de registro, 79 metros de eslora, 339 caballos nominales y una velocidad de 15 nudos nada menos. Costó 42.500 libras esterlinas y fue a recogerlo el capitán D. Federico Ventura. Este barco, de cubierta corrida y alta chimenea, estaba inspirado en el tipo de los correillos británicos del Mar del Norte que hacían servicio de Londres a las costas escandinavas. Tocó en Santander de salida.

Mientras se construía el MARÍA, la flota Herrera compra el SAN JUAN y el CLARA. El SAN JUAN era de 838 toneladas, casco de hierro de cubierta corrida, con chimenea corta y palos altísimos. Medía 201 pies de eslora y llevaba máquina de dos cilindros de 168 caballos nominales. Se construyó en 1879 por Murdock, en Port Glasgow, para la Empresa Marítima Puertorriqueña. El CLARA era inglés, de 1871, casco de hierro de 58,3 metros, máquina de cien caballos y 669 toneladas de arqueo bruto. Había pertenecido a Hijos de J. Baró, navieros de La Habana cuyos buques venían a la península de vez en cuando.

Entretanto se iba terminando en Glasgow el MARÍA HERRERA, que era prácticamente gemelo del JULIA, pero más bonito, algo mayor y mejor. Registraba 1.966 toneladas de arqueo y como su hermano, especialmente diseñado para el transporte de viajeros. Se abanderó en La Habana el 20 de agosto de 1894. Externamente se diferenciaba del JULIA en la gran cámara corrida que llevaba a proa.

En ese mismo año se compra el AVILÉS, que era un barco que había navegado siempre en la Península, desde su construcción en 1873 por Cunliff, en Port Glasgow, para el armador avilesino José Viñas. Tenía 567 toneladas de registro, casco de hierro, 71 caballos nominales, 53,2 metros de eslora y matrícula de Barcelona.

Y llegamos al año clave de 1895, año en que comienza la última insurrección de la isla que había de acabar en la guerra con los Estados Unidos de 1898. Para entonces D. Ramón Herrera y Gutiérrez era ya el tercer Conde de la Mortera y se vuelca, como lo hiciera en la de los diez

años su tío, en la ayuda a España y a sus fuerzas armadas. D. Ramón perteneció al partido reformista de Cuba, pero en cuanto sonó el primer tiro organizó por su cuenta y cargo una guerrilla leal completa y pertrechada en Santiago de Cuba, cede a la Armada el remolcador ÁGUILA, que se convierte en cañonero debidamente artillado y regala igualmente a la Marina de Guerra su yate de recreo, que convertido en lancha cañonera, se designa con el nombre de CONDE DE LA MORTERA. Además tomó el mando efectivo del 5.º Batallón de Voluntarios (montañeses) de La Habana, cargo que tradicionalmente se vinculó a la familia Herrera como continuadora de la misión de su creador, el primer Conde.

Pero por lo que respecta al negocio naviero, el tercer Conde estaba ya cansado. Falto de salud, preocupado y dolorido con la marcha de los acontecimientos en la Isla, vende su parte (50 por 100) a su primo Cosme Blanco Herrera, la invierte en la creación de una gran fábrica de cerveza y el día 2 de agosto de 1895 embarca en el correo REINA MARÍA CRISTINA con su familia y llega a Santander.

Asume entonces la propiedad plena y la dirección de la empresa, D. Cosme Blanco Herrera, tercero y último Comandante del famoso 5.º Batallón de Voluntarios, en el que había sentado plaza en 1871 en la 6.ª Compañía y en 1883 era ya capitán.

Don Ramón, desde la corte, recibía con pena y nostalgia las noticias de Cuba y de sus antiguos barcos, cuando inesperadamente le llegó una que lo anonadó: el trágico accidente del NUEVO MORTERA.

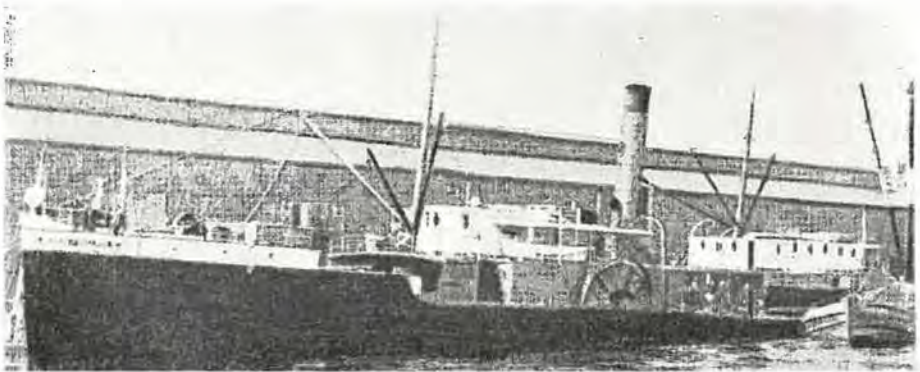
El Jefe del Apostadero de La Habana, contralmirante Delgado Parejo, había dictado órdenes muy concretas en relación con la vigilancia de las costas de la isla desde que comenzara el alzamiento. Para comprobar el cumplimiento de estas medidas, decidió hacer una visita de inspección personal, a bordo del crucero SÁNCHEZ BARCAIZTEGUI. Embarcó pues en este buque con sus dos ayudantes y a las once de la noche del 18 de septiembre, zarpó de La Habana con rumbo a Cayo Hueso para carbonear. Nada más hallarse el buque en franquía y fuera de puntas, sufrió al parecer el crucero un apagón repentino de la luz eléctrica por rotura de las correas de la dinamo, quedándose por tanto sin las de situación en el preciso instante en que abocaba al Morro el NUEVO MORTERA, que venía de Nuevitás a La Habana. El MORTERA, al mando del capitán Viñolas, chocó contra el crucero por su costado de estribor y lo echó a pique en unos minutos. Ambos buques arriaron los botes, pero no pudo evitarse que perecieran 36 hombres del crucero que fueron destrozados por los tiburones, entre ellos el Almirante Delgado Parejo y el comandante del crucero Sr. Ibáñez, cuyo cadáver apareció sin brazos ni cabeza. Los demás fueron recogidos por el propio MORTERA y por la vapora INTRÉPIDA, que salió del puerto en auxilio de los naufragos,



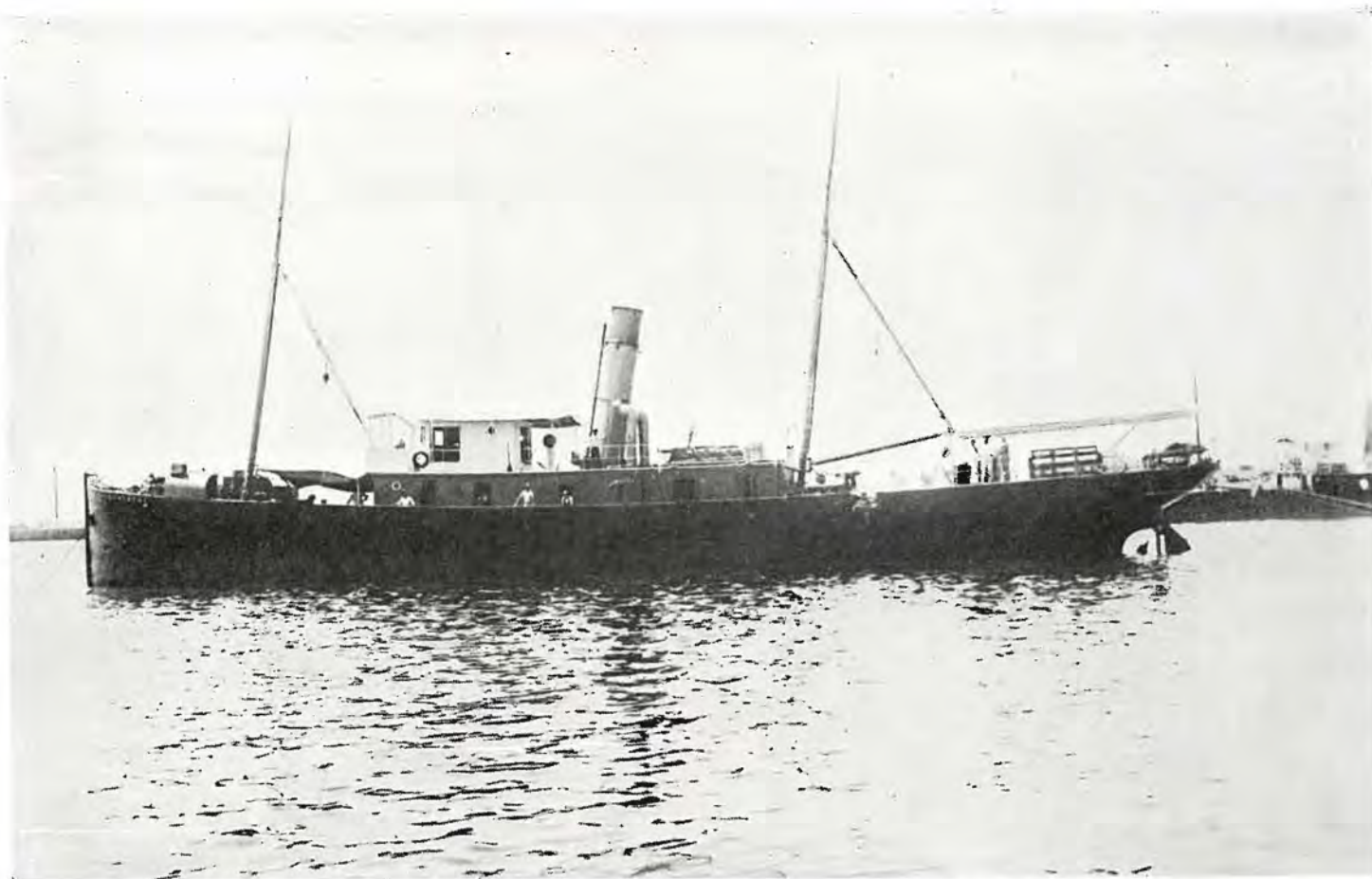
El vapor JULIÁN del armador montañés Julián Alonso y desde 1916 de la Empresa Naviera de Cuba. Era de 1.027 tons. R. B. y fue construido en Canadá en 1908. Se desguazó en 1956.



El MANZANILLO, de 1.129 tons. R. B. construído en Francia en 1915 y adquirido por la Empresa Naviera de Cuba en 1926. Fue torpedeado y hundido por un submarino alemán el 12 de agosto de 1942 juntamente con el CIENFUEGOS



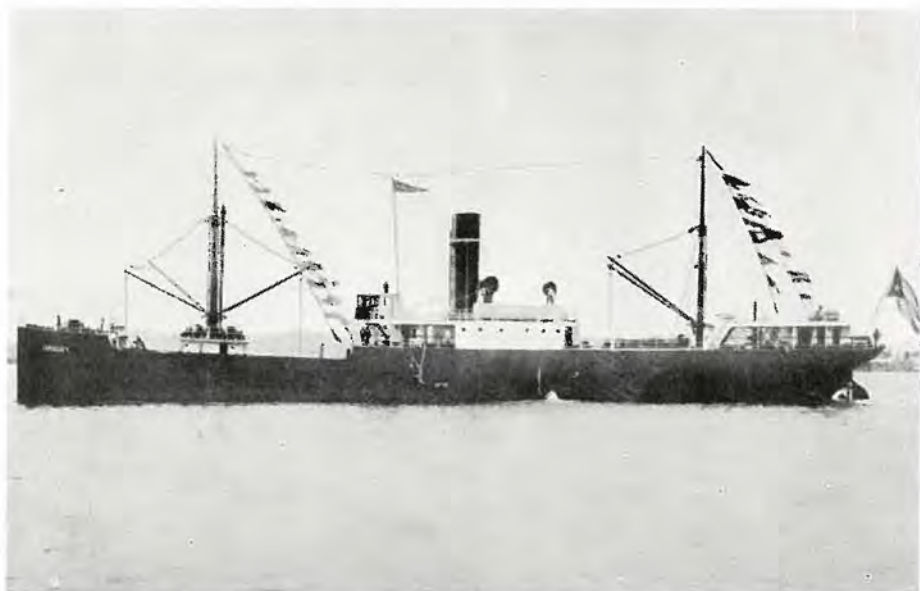
Vapor de ruedas ANTOLÍN DEL COLLADO del armador de su mismo nombre. De 995 tons. R. B. se construyó en Greenock en 1881. Siendo de la Empresa Naviera de Cuba fue abordado y hundido por el vapor inglés HALMAR la noche del 15 de octubre de 1932 cerca de Mariel



El CAMPECHE de la flota de D. Julián Alonso, que pasó en 1916 a la Empresa Naviera de Cuba y tomó el nombre de CAIBARIEN. Fue construído en Escocia en 1897 y había pertenecido a los armadores mejicanos Romano y Barretiaga, de origen asturiano. Se hundió por viejo en la Ensenada de Tiscornia



El CUBA, de 2.492 tons., R. B. antiguo SAN CARLOS de la Compañía Trasatlántica, construido en 1917 en Cádiz. En 1928 fue adquirido por la Empresa Naviera de Cuba. Se desguazó en 1956



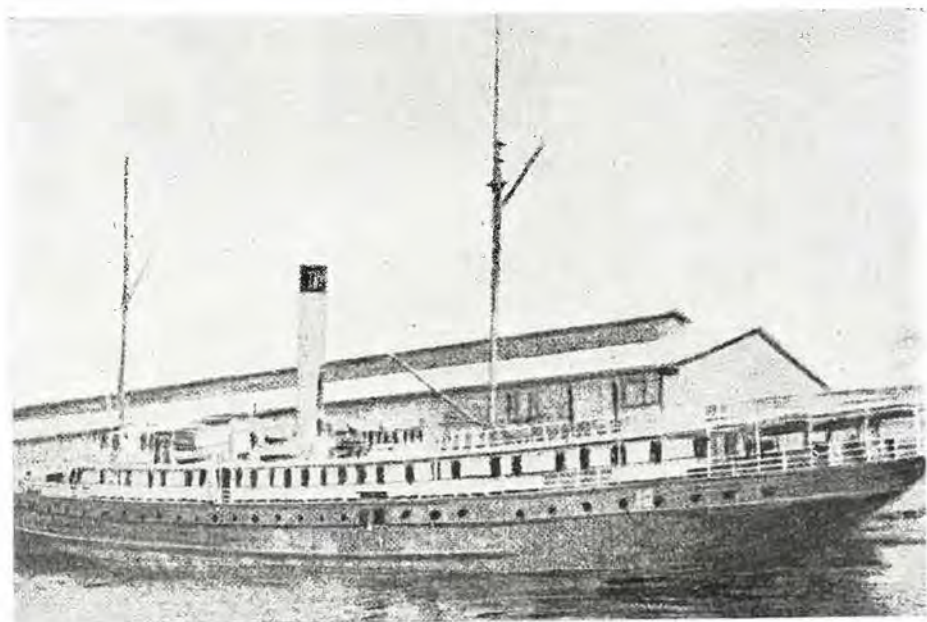
El CAMAGÜEY de 1.399 tons. R. B. Se construyó en Inglaterra en 1931; fue el único construido expresamente por encargo de la Empresa Naviera de Cuba



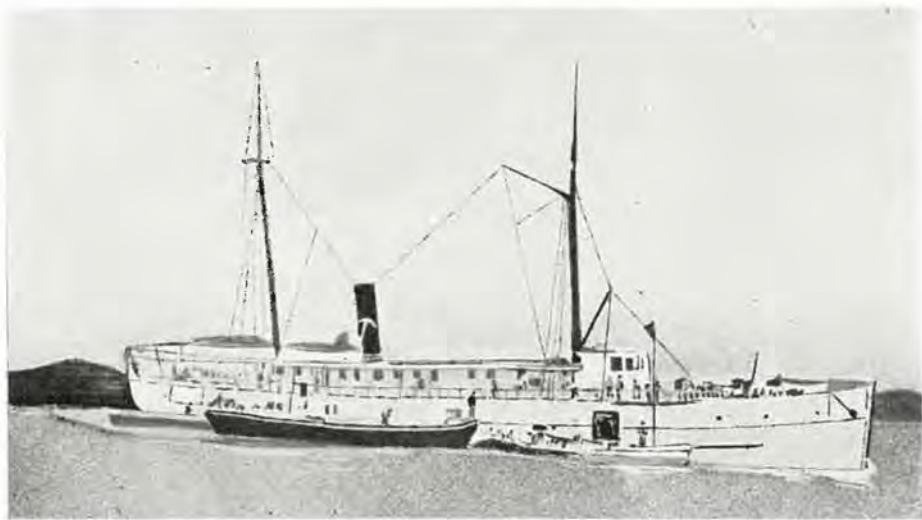
Vapor a ruedas CIENFUEGOS que perteneció a la Compañía General Cubana de Navegación a Vapor, fusionada algún tiempo con Ramón Herrera. Fue mandado por el capitán montañés D. Valentín Lavín del Campo. (Fotografía obtenida en Santiago de Cuba en 1870. Cortesía de la familia Lavín)



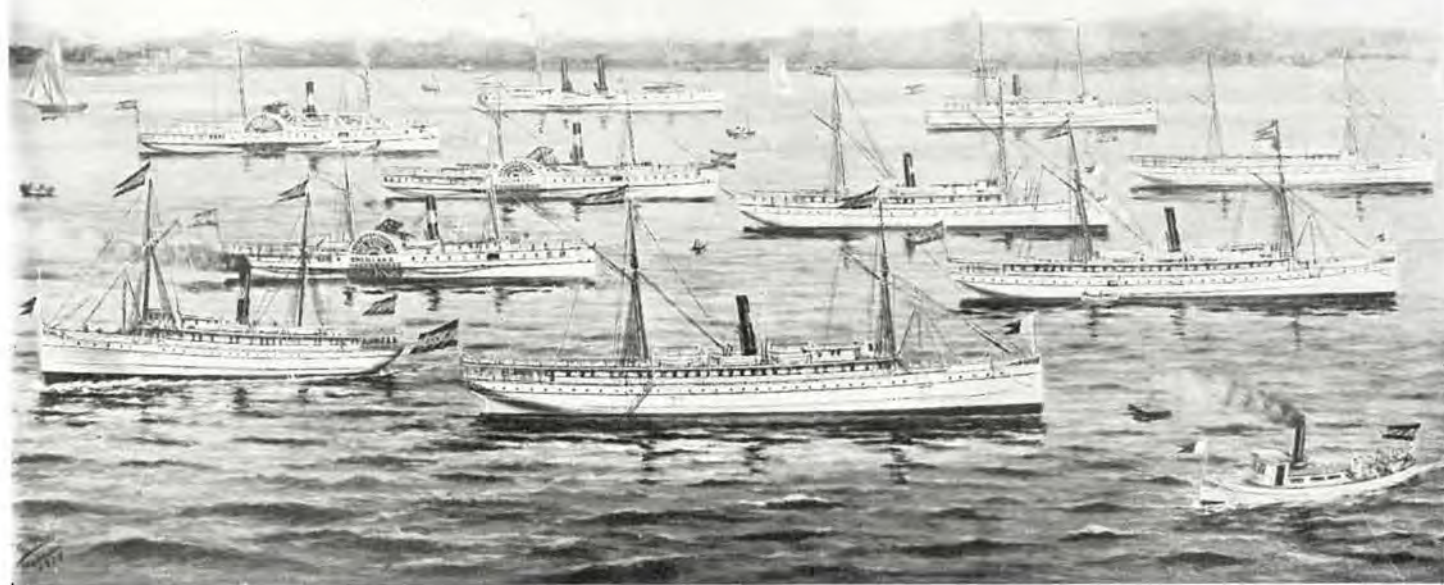
Vapor SAN JUAN, de la flota de Vapores Herrera. Tenía 838 tons. de R. B., y se había construido en 1879 en Glasgow. Al mando del capitán santanderino D. Fernando Pereda Palacio, estuvo bloqueado en Santiago de Cuba en compañía de la escuadra del Almirante Cervera en 1898



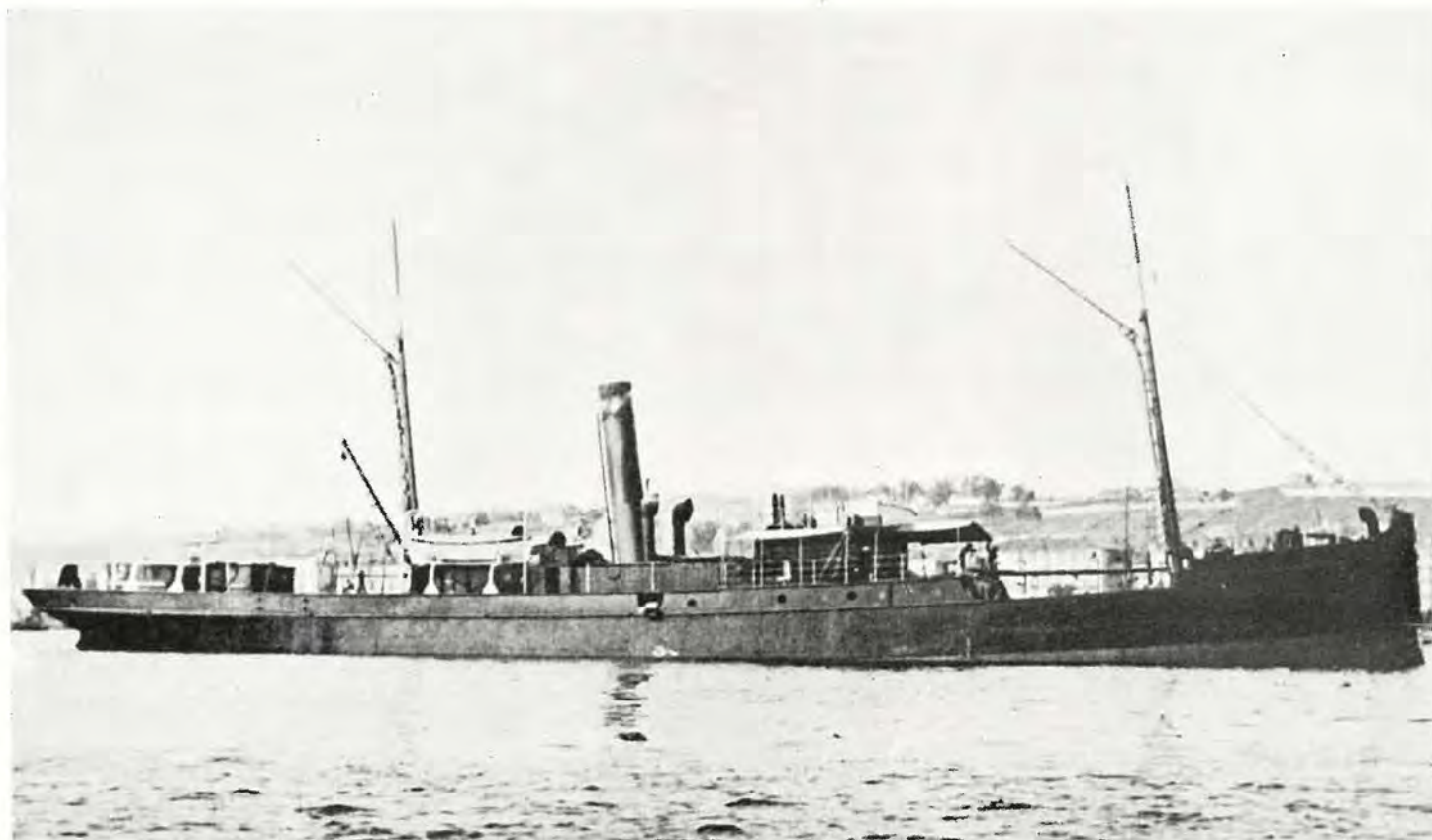
El PURÍSIMA CONCEPCIÓN, de 1.300 tons. R. B., construido en 1894 en Filadelfia. Perteneció a la flota de Antinógenes Menéndez y desde 1916 a la Empresa Naviera de Cuba. Al mando del capitán montañés D. Fernando Gutiérrez Cueto se hizo célebre por sus acciones navales en la guerra de 1898



El TRITÓN (fotografía retocada), famoso buque del armador Antolín del Collado, naufragado el 15 de octubre de 1897 frente a Mariel (Cuba) cuando conducía un importante contingente de tropas y pertrechos. Había sido construido en 1879 en Filadelfia



La flota de Antinógenes Menéndez, de Cienfuegos, en 1897. Reproducción de un cuadro pintado por el capitán mallorquín D. Raimundo Pon. En primer término el PURÍSIMA CONCEPCIÓN, detrás el ANTINÓGENES MENÉNDEZ y el REINA DE LOS ÁNGELES, más atrás el TRINIDAD, el GLORIA, el JOSEFITA, el ARGONAUTA y el VILLACLARA. Es admirable la precisión de detalles de este cuadro, cuya reproducción se debe a la amabilidad del eminente historiador marítimo D. Juan Llabrés



El vapor mejicano MANUEL HERRERÍAS fondeado en la bahía de Santander en su viaje inaugural el 27 de septiembre de 1901. Se construyó en ese año en Glasgow para la Línea de Navegación del Pacífico, de Mazatlan, empresa mejicana de armadores montañeses, cuyo gerente era Adolfo R. Yllera. Fue desde Glasgow a Mazatlan pasando por el Estrecho de Magallanes y tardó 72 días, al mando del capitán montañés D. José Pacheco Iturbe

parte de los cuales estaban aferrados a la jarcia del crucero cuya arboladura emergía del agua (6).

La impresión que causó en aquellos difíciles momentos la pérdida de este barco de guerra fue desoladora, porque además, pocos días después—el 1.º de octubre—se perdía también el crucero COLÓN, dependiente de aquel mismo Apostadero, en el Bajo de Los Colorados y estaba todavía reciente la gran tragedia de la desaparición del REINA REGENTE el año anterior en el Estrecho. La casa Sobrinos de Herrera abrió una suscripción para los familiares de las víctimas del SÁNCHEZ con cinco mil pesetas.

Don Ramón Herrera y Gutiérrez, tercer Conde de la Mortera, falleció en Madrid el 26 de marzo de 1896. Había sido Presidente de la Cámara de Comercio de Cuba, del Casino Militar de La Habana, de la Sociedad Montañesa de Beneficiencia en Cuba, del Círculo Mercantil e Industrial de Santiago, Senador del Reino, Alcalde de La Habana y mil cosas más. Era un apasionado de Santander. Estaba en París cuando se produjo la explosión del CABO MACHICHACO y al conocer la noticia, vino inmediatamente para ayudar a sus paisanos y dio diez mil pesetas para las víctimas de la catástrofe.

El entierro fue un acontecimiento; el cadáver se trajo por tren a Santander y desde aquí lo trasladaron a Mortera.

En aquel año de 1896, se compra el COSME DE HERRERA. Era el antiguo ELENA OMS, construido en 1888 en Sunderland. Tenía 860 toneladas de registro y 200 pies de eslora. Al año siguiente se vendió el ADELA al armador D. Antolín del Collado, de quien luego también hablaremos.

* * *

El 20 de abril de 1898—el día de la declaración de la guerra—fue definitivo para la historia de los vapores de Herrera. Con la guerra vino la derrota de las armas españolas, la independencia de Cuba y la desvinculación de la naviera con Santander.

La flota de Herrera, desde el comienzo, colaboró de forma estupenda en las operaciones militares, en la medida de todas sus fuerzas. El MORTERA salió de La Habana el mismo día de la declaración de guerra con un cargamento completo de víveres y 150 reses que enviaba el Capitán

(6) Según otra versión, el abordaje se produjo por una falsa maniobra motivada porque el MORTERA, al querer dar una pitada, para purgar el silbo, tiró dos veces de la rabiza y el crucero, al ver dos veces el vapor blanco creyó que el mercante pitaba dos veces para caer a babor.

General para la guarnición y la plaza de Santiago. El buque voltejó toda la isla y consiguió entrar en su puerto de destino el día 22. Allí quedó bloqueado con la escuadra del Almirante Cervera y en compañía del SAN JUAN, que mandaba el capitán montañés D. Fernando Pereda Palacio. También quedaron bloqueados en Santiago otros mercantes, tales como el MÉJICO de Trasatlántica, el REINA DE LOS ÁNGELES de Menéndez y el TOMAS BROOKS. Durante todo el asedio de Santiago, el MORTERA y el SAN JUAN fueron varias veces alcanzados por el fuego enemigo, así como por la explosión de la goleta TRAFALGAR, que voló cargada de municiones causando un muerto entre la dotación del MORTERA. Este último barco y el SAN JUAN, que intentó escapar en los últimos momentos, fueron capturados por los americanos y posteriormente se devolvieron a sus armadores que prefirieron la nacionalidad cubana a cambio de la continuidad del negocio.

El AVILÉS, forzó el bloqueo de la escuadra norteamericana y entró en el puerto de La Habana el 25 de abril de 1898. También forzó el bloqueo entrando en la capital el 22 de abril procedente de Sagua, el COSME DE HERRERA al mando del capitán Sansón, que años más tarde murió en el naufragio del MARÍA HERRERA.

El MANUELA estaba en aguas de San Juan de Puerto Rico, cuando estalló la guerra y por orden del Capitán General Macías fue hundido con el viejo mercante CRISTÓBAL COLÓN, el día 6 de mayo de 1898, en la boca del puerto para poner una barrera de obstrucción a la entrada, entre el Morro y Punta Cabras.

El JULIA, que como hemos dicho era uno de los mejores buques de la empresa, especialmente apto por su velocidad para servicios de guerra, fue requisado por el Comandante General del Apostadero de La Habana al principio de las hostilidades, el día 29 de abril, para ser transformado en crucero-auxiliar. Estaba en La Habana y pasó al dique del Arsenal, en donde comenzaron las obras de transformación, desmontándosele todas las cámaras y mamparos de caoba que tenía. Se había pensado en dedicarlo a hacer viajes relámpago a puertos mejicanos, en busca de víveres y pertrechos que adquiriría para la isla la colonia española en aquella república, pero sobrevino el fin de la guerra antes de haberse completado las obras y se devolvió, tal como estaba, a sus armadores, el 19 de agosto. Fue enviado a reparar y reconstruir a Port Glasgow—su puerto de construcción—y se le cambiaron las calderas, reformándole además todas las superestructuras; la obra subió a 23.000 libras esterlinas y a su regreso a Cuba tocó en Santander el 9 de julio de 1900, navegando ya con bandera norteamericana y al mando del capitán D. Federico Ventura. Los continuadores de la obra del gran patriota D. Ramón Herrera, reclamaron judicialmente al gobierno español una indemnización por daños

y perjuicios por la requisa y fue desestimado el recurso por sentencia del Tribunal Supremo el 19 de junio de 1906.

La guerra había acabado. Sobrino de Herrera era una empresa cubana con un legado histórico y comercial estupendo y aún vivió dieciséis años bajo la gerencia de un hijo de D. Cosme Blanco llamado D. Julio Blanco Herrera. El CLARA fue baja en la compañía y se reconstruyó el MARÍA HERRERA, adaptándolo para transporte de ganado vivo y se compran el SANTIAGO DE CUBA y el HABANA en 1906, encargados directamente a Scott, en Kinghorn. Tenían 1.493 toneladas de registro y uno de ellos se botó, al parecer, con el nombre de MANUELA; eran de carga y pasaje, con máquina de 160 caballos nominales y 235 pies de eslora.

Ese mismo año, el 14 de septiembre, el MARÍA cargó en Nueva York armas y municiones para el ejército cubano con motivo de la insurrección antiamericana en la isla, y no se registran nuevas efemérides de importancia hasta el año 1909, fecha del hundimiento del NUEVO MORTERA, que estaba retirado del servicio desde 1907.

El 12 de enero de 1910 se registra la pérdida del MARÍA HERRERA. Estaba en Santiago con 750 reses a bordo, listo para salir el día 9 de noviembre para Puerto Rico, pero un temporal enorme obliga al capitán a permanecer de arribada. Como el buque no tenía provisión suficiente de agua y forraje para tanto ganado, empezaron a morir los animales y el fletador suplicó al capitán que saliera a viaje. Accedió éste al ruego y el barco zarpó pero jamás llegó a San Juan. Se lo tragó la mar con 68 personas a su bordo.

En 1911 se compró el GIBARA de 1.156 toneladas; construido en 1906 en Frederikstad para el armador noruego Rolf Seeberg con el nombre de CECILIA y en 1912 se registran las bajas del ÁGUILA y del AVILÉS. El ÁGUILA era aquel remolcador de 121 toneladas, construido en Filadelfia en 1871, que había sido cañonero durante la guerra. Lo vendieron a Berjosa y Florit, de La Habana, y a poco se perdió al tomar un remolque, cuando el buque remolcado lo derribó la chimenea, quedándose sin tiro para la caldera y demorando sobre un arrecife, en donde un temporal del norte lo destrozó después.

El AVILÉS fue echado a pique, completamente iluminado, y a título de espectáculo en unos festejos la noche del 20 de mayo de 1912. Este procedimiento de deshacerse de los barcos viejos e inútiles echándoles a pique en las afueras del puerto era corriente entonces, dada la escasa demanda de compra de buques para el desguace y la inutilidad de esta operación en Cuba, en donde la industria siderúrgica no estaba en condiciones de absorber chatarra.

Al año siguiente se pierde el NUEVITAS la noche del 26 de febrero, por embarrancada en las proximidades de Sagua de Tánamo y son baja el SAN JUAN y el COSME DE HERRERA, hundidos por viejos fuera del

puerto de La Habana. Por el contrario se adquieren el CHAPARRA y el LAS VILLAS.

El CHAPARRA se había construido en 1906 en Glasgow por Russell & Co., con el nombre de TINHOW para el armador inglés A. Weir; era de 1.510 toneladas de arqueo y con máquina de 211 caballos. El LAS VILLAS tenía la misma edad y había sido construido por Dunlopp, con 1.150 toneladas de registro y el nombre de ÁLAVA II para la empresa habanera de Zubieta y Gamiz y para hacer el servicio entre Sagua y Caibarien.

En el mes de febrero de 1916 se disolvió la veterana naviera de Sobrinos de Herrera, S. L., y fueron vendidos todos los vapores que poseía a la recién creada Empresa Naviera de Cuba, también con gerencia montañesa como luego veremos. Quedaban en servicio entonces el SANTIAGO DE CUBA, que hacía la línea a Puerto Rico y Santo Domingo, el CHAPARRA que iba con azúcar a Estados Unidos y los JULIA, HABANA, LAS VILLAS y GIBARA que hacían el cabotaje cubano. Todos pasan a la Empresa Naviera.

Así concluyó la vida de una de las más famosas navieras españolas decimonónicas, obra de montañeses y que merece un lugar destacado en el recuerdo y homenaje al esfuerzo marino de nuestros hombres en las tierras americanas.

Antinógenes Menéndez.—Los Menéndez Pelayo.—La flota de
ruedas norteamericana.—La guerra de 1898.—Hazañas del
«Purísima Concepción» y de su capitán Gutiérrez Cueto

DON Antinógenes Menéndez Pintado, nació en Torrelavega el 4 de octubre de 1827. Era el octavo hijo de D. Francisco Antonio Menéndez y Menéndez y de D.^a Josefa Pintado Fernández de la Llama, asturianos ambos y abuelos de la máxima gloria de la Montaña: Marcelino Menéndez Pelayo.

Porque de los once hermanos del matrimonio Menéndez-Pintado, seis nacieron en Castropol y los cinco últimos en la ciudad del Saja y el Besaya. El último de los hijos asturianos que nació en 1823, fue Marcelino, el padre del Sabio, que como es sabido fue catedrático del Instituto de Santander; y el primer montañés, nacido en 1825, fue Nilo, capitán de la marina mercante y a continuación vino Antinógenes, igualmente capitán del comercio.

Don Francisco Antonio era funcionario de correos en nuestra ciudad y aquí cursaron sus hijos sus estudios. Nilo y Antinógenes estudiaron las primeras letras y la Náutica en la Escuela de Santander. Nilo, siendo ya capitán, falleció todavía joven. Antinógenes, tenía por delante una estupenda novela de aventuras. Marcelino, se quedó en la ciudad a enseñar matemáticas en el Instituto de Santa Clara y casa con D.^a Jesusa Pelayo, que por ello había de llegar a ser la madre de D. Marcelino Menéndez Pelayo.

Antinógenes Francisco José, que así realmente se llamaba (7), embarcó a hacer los días de mar en los veleros de altura de nuestra matrícula.

(7) ENRIQUE SÁNCHEZ REYES, *Don Marcelino*, Santander, 1956.

Mandando uno de ellos naufragó sobre las costas cubanas de Cienfuegos y allí fondeó para siempre. Embarcó de capitán en el vapor llamado MARÍA ARGUDÍN, propiedad de J. A. S. Argudín, con escritorio en La Habana, en la calle de San Pedro, n.º 6, frente a la Machina. Hacía el servicio de viajeros de Cienfuegos a Trinidad y Tunas de Sancti Spiritus y a mediados de 1865 lo extienden hasta Batabanó, para enlazar con el ferrocarril directo a La Habana. El pasaje en cámara pagaba de Batabanó a Cienfuegos 8,50 pesos; en proa 4,25 y los esclavos 3; los niños hasta siete años, medio pasaje y los caballos «igual que los pasajes de cámara».

Hacia 1868 ya no aparece el MARÍA ARGUDÍN en servicio y en 1873 ni siquiera en la lista oficial española.

Menéndez fue de capitán y gerente de la Línea de Correos Interinsulares de Santiago a Cuba, y fundó después una sociedad con varios otros montañeses y asturianos, con el nombre de Menéndez y Cía., para dedicarse al tráfico de cabotaje en la Isla de Cuba. Sus barcos eran todos de construcción y modelo norteamericanos; gran parte de ellos de madera, con chimenea alta, largas superestructuras corridas de proa a popa y puentes minúsculos; los barcos de Menéndez, con la clásica proa norteamericana curva en el coronamiento, constituían una flotilla perfectamente indespintable. Llevaban las chimeneas rojas con dos anclas blancas cruzadas por la cara de proa de la propia chimenea, al igual que los buques de Herrera con sus iniciales; los cascos eran blancos y sus palos ocre.

A finales de 1867 posiblemente, entró en servicio el que creemos primer barco de Menéndez; el VILLA CLARA. Era éste un barco de ruedas grande; de 1.531 toneladas de registro, construido en Nueva York por J. English, dos palos y una sola chimenea; su casco era de madera, de 66,85 metros de eslora por 11,18 de manga y 3,46 de puntal; estaba matriculado en Cienfuegos.

En 1871 se repite prácticamente esta construcción por el mismo astillero, con el nombre de TRINIDAD y con 1.317 toneladas de arqueo y dimensiones casi idénticas a las del VILLA CLARA.

En 1873 pertenece a Menéndez, aunque desde luego, fuera de la empresa Menéndez y Cía., el CASTROPOL, una barca de 526 toneladas de registro, construida en 1863 por A. Roy, de Maitland, con el nombre de CYRENE, que mantuvo hasta 1871 aproximadamente. La CASTROPOL era, claro está, de madera y con 39,2 metros de eslora. En 1885 pertenece ya a Jiménez y Cía., de La Habana, con el nombre de FELO y en 1899 a D.^a Adelaida Herreros, también de La Habana.

En 1874, vuelve D. Antinógenes a hacer un nuevo encargo a los astilleros neoyorquinos de English, y esta vez es el GLORIA, que era de aspecto casi idéntico al VILLA CLARA y al TRINIDAD, pero un poco mayor; 1.867 toneladas de registro bruto, 71 metros de eslora, 10,41 de manga

y 3,88 de puntal; su máquina era de 100 caballos y por supuesto, a ruedas. El casco seguía siendo de madera.

El próximo barco es el ARGONAUTA, construido con el nombre de CUBA en los astilleros de Neafie & Levy, de Filadelfia, en 1879. Era ya de casco de hierro muy sólido, gracioso de líneas, a hélice, con dos palos y una chimenea. Tenía 60,72 metros de eslora, 10,51 de manga y 3,28 de puntal; registraba 938 toneladas brutas y su máquina de vapor era de 200 caballos.

En 1887 se incorpora a la flotilla el JOSEFINA, de 1.114 toneladas, también construido por Neafie & Levy de Filadelfia, cuyos astilleros estaban decididamente especializados en esta clase de vapores para transporte de pasajeros por los grandes ríos y lagos norteamericanos y que, con ligeras variantes, se adaptaban al tráfico del cabotaje por las Antillas. Este barco medía 211 pies de eslora, por 32'6 de manga y 20'4 de puntal. Su máquina de dos cilindros, era de 125 caballos nominales y desde luego con casco de hierro y hélice. De aspecto exterior era muy parecido al ARGONAUTA. La flota de Menéndez, toda matriculada en Cienfuegos, es decir en la capitalidad de la provincia marítima de Trinidad de Cuba, arbolaba bandera de los correos marítimos por tener contratado con el Gobierno el enlace marítimo costero de la Isla.

Don Antinógenes, de largas patillas y enorme prestigio como armador y capitán, hacía bastantes años que estaba casado y tenía un hijo llamado Antinógenes Menéndez Antón, que envió a Santander a cursar la carrera de Náutica como lo había hecho su padre. El muchacho se quedó en casa de sus tíos, los padres de Menéndez Pelayo. El chico era despabilado e impresionable. Una tarde del mes de marzo de 1889, contrariado en sus pretensiones amorosas por una joven de la sociedad santanderina, se suicidó en su habitación disparándose un tiro. Calcúlese el dolor de la tragedia en casa de los Menéndez Pelayo y cómo recibiría la noticia el viejo D. Antinógenes en La Habana.

El trato del armador con su hermano el catedrático fue constante y muy entrañable y su predilección por «mi sobrino Marcelinito», como él decía, era evidente. Posiblemente cuando el Sabio fue designado Director de la Biblioteca Nacional, D. Antinógenes le envió un reloj de oro con tapas y una cariñosa dedicatoria grabada en ellas.

A pesar de la gran tragedia de la pérdida de su hijo,—tragedia tonta, que entonces se prodigaba bastante, desgraciadamente—el armador de Torrelavega, no abandonó la caña del gobierno de su empresa. Decide ampliar su flota con buques más modernos y mejores y encarga a sus viejos proveedores, los Neafie & Levy, un nuevo vapor de hierro y dos hélices que se llamaría ANTINÓGENES MENÉNDEZ. Era de proa recta con pie de roda curvo, dos palos, una chimenea larga, superestructuras con cubierta de botes y 1.277 toneladas de arqueo bruto. Medía 238 pies de eslora,

por 35 de manga y 20'5 de puntal y tenía una potencia nominal de 142 caballos, en dos máquinas de doble expansión. Se entregó en 1892.

A la entrada en servicio del ANTINÓGENES, el VILLA CLARA pasa a llamarse JOSÉ GARCÍA, que era precisamente el socio más importante de Menéndez y muy probablemente asturiano.

Viene a continuación la gran pareja PURÍSIMA CONCEPCIÓN y REINA DE LOS ÁNGELES, entregados por Neafie entre 1894 y 1896. De aspecto exterior, eran muy parecidos al ANTINÓGENES. Tenían 1.300 toneladas de registro, dos hélices, 1.200 caballos efectivos con una velocidad en servicio de 12 nudos; 74,5 metros de eslora. Llevaban dos máquinas de triple expansión, dos cubiertas y el casco era de acero. Tenían una altísima chimenea y su aspecto era más bien como el de los grandes yates de recreo.

La flota de Menéndez sufrió bien de cerca las consecuencias dolorosas de la guerra. Desde que estalla la insurrección en 1895, todos los barcos se ponen a las órdenes del mando militar y supeditan toda su actividad comercial a las operaciones de apoyo al ejército, transporte, evacuación de heridos, etc. El PURÍSIMA, entre otros mil servicios, transportó el 2.º Batallón de Isabel la Católica desde La Habana a Cienfuegos, el 11 de junio de 1895. El 31 de enero de 1897, en una operación similar, varó a la entrada del puerto, pudiendo ser reflotado. El REINA participó brillantemente, en compañía del crucero CONDE DE VENADITO, en la protección de las tropas en la acción del Portillo, el 12 de marzo de 1898.

Cuando los Estados Unidos declaran la guerra a España el 20 de abril, casi toda la flota de Menéndez estaba en la mar. El ARGONAUTA burló el bloqueo de Cienfuegos el día 22. Pero cuando el 1 de mayo intentaba repetir la maniobra en un viaje desde Batabanó, fue capturado en las proximidades del propio Cienfuegos por el crucero norteamericano NASHVILLE, que lo condujo a Key West. Entre el pasaje que iba a bordo figuraba un coronel, un teniente-coronel y un comandante, siete tenientes y diez soldados, que fueron hechos prisioneros por los yanquis. Los pasajeros se devolvieron y los oficiales se canjearon el día 27 de mayo en aguas de La Habana, por varios periodistas americanos que habían sido detenidos en la capital. El ARGONAUTA nunca más volvió a ondear la bandera española, ni tan siquiera la cubana. En 1899 se cedió por el gobierno yanqui a la Florida East Coast SS., de Florida. Con el nombre de COCOA y pabellón estrellado, navegó hasta 1904, año en que se vende a la Oregon Coal & Navigation de San Francisco, en donde toma el nombre de M. F. Plant. En 1910 se vende a la Pacific Alaska Coast Co., y toma el nombre de YUKON y la matrícula de Seattle.

El ANTINÓGENES MENÉNDEZ burló el bloqueo el 6 de mayo y consiguió entrar en Cienfuegos.

El REINA DE LOS ÁNGELES entró en Santiago el mismo día 20 de abril con tres obuses de avancarga para el refuerzo de la guarnición y quedó allí bloqueado con la escuadra de Cervera y otros varios mercantes españoles, siendo al fin capturado por el enemigo.

El relato correspondiente al PURÍSIMA CONCEPCIÓN merece punto y aparte. Mandaba este buque el mejor capitán de la flota, el santanderino Fernando Gutiérrez Cueto, uno de los *capitanes intrépidos* de la Montaña en los días de la vela. Había estudiado la Náutica en nuestra ciudad y navegó de agregado en las fragatas del armador comillano Fernández de Castro, en unos de cuyos viajes, en la TETUÁN, dominó él solo con el carpintero a toda la tripulación sublevada, conduciendo el buque hasta Manila. Con esto ya se puede tomar una idea de la especial clase de hombre y de capitán que era D. Fernando, quien también navegó algún tiempo en la Trasatlántica.

El PURÍSIMA rompió el bloqueo de Cienfuegos a Batabanó y allí quedó requisado a las órdenes del Capitán General Blanco; su primera operación fue burlar el bloqueo y dirigirse a las costas de Jamaica a por víveres. Sorteó la vigilancia de tres buques enemigos, entre ellos el crucero SAINT LOUIS, y recaló al archipiélago de Caimán primero y a Montego Bay después, en la parte norte de la isla inglesa. Allí, tras engañar hábilmente al espionaje enemigo, zarpó con bandera británica falsa y llegó a Kingston en donde esperaba el cargamento. Nuevas y más difíciles habilidades a la salida y nueva burla a las fuerzas bloqueadoras, recalando por fin, al puerto cubano de Casilda el día 22 de junio. De Casilda pasó a Las Tunas y de allí a Manzanillo en donde entró el día 25, navegando siempre prácticamente a la vista de toda la escuadra enemiga. El mando náutico del buque lo llevaba D. Fernando Gutiérrez Cueto y como Comandante Militar llevaba a bordo a D. Joaquín Montagut, Teniente de Navío.

Entretanto, en Casilda y en Las Tunas, fue cañoneado sin consecuencias, por los barcos enemigos que le perseguían a sangre y fuego y no cayó hasta el día 19 de julio de 1898 en la famosa acción naval de Manzanillo.

Cuando el PURÍSIMA llegó a Manzanillo, trasbordó todo el resto de los víveres que tenía a bordo al pontón naval MARÍA, al que ayudó después a varar sobre la playa, junto con el cañonero CUBA ESPAÑOLA. El día 30 de junio aparecieron frente al puerto los cañoneros americanos HIST, HORNET y WOMPATUCK y el 31 el OSCEOLA y el SCORPION. Los barcos españoles repelieron bravamente la agresión desde la bahía y dejaron fuera de combate al HORNET.

El segundo ataque a Manzanillo, destruida ya la Escuadra de Cervera, tuvo lugar el 18 de julio; atacaron los cañoneros WILMINGTON, HELENA, HORNET, SCORPION, OSCEOLA, HIST y WOMPATUCK. Absolutamente todas las unidades españolas fueron destruidas, es decir, los cañoneros CUBA

ESPAÑOLA (regalado por el Conde de la Mortera), DEPENDIENTE (regalado por la Asociación de Dependientes de La Habana), DELGADO PAREJO, (regalado por la colonia española en Nueva York), GUANTÁNAMO, ESTRELLA, GUARDIÁN y CENTINELA, así como el pontón MARÍA. Había tres transportes en el puerto; los tres de la flota de Antinógenes Menéndez; los tres fueron incendiados y echados a pique. Eran el valeroso PURÍSIMA CONCEPCIÓN, el JOSÉ GARCÍA y el GLORIA. Media flota de D. Antinógenes se unió así al tributo exigido a la Marina española para el parto doloroso de sus últimas repúblicas.

El PURÍSIMA pudo ser reflotado y reconstruido después de algún tiempo. Al comienzo de la paz sólo le quedaron al viejo armador tres barcos: el ANTINÓGENES MENÉNDEZ, el REINA DE LOS ÁNGELES y el JOSEFITA. Aún tenía humor para mandar unas cajas de puros a sus sobrinos Marcelino y Enrique Menéndez Pelayo y a D. José M.^a Pereda, por quien tenía gran estimación.

Era el final; el 4 de agosto fallecía en Cuba D. Antinógenes Menéndez Pintado. Su fiel capitán Gutiérrez Cueto, había regresado a España y se retiró a pasar los últimos días de su vida a casa de sus familiares en Cabezón de la Sal, con el recuerdo de sus glorias y la Cruz Roja del Mérito Naval.

La naviera tomó desde entonces el nombre de Carlos Trujillo y después el de Odriozola y Cía., bajo cuyo mandato fue absorbida por la Empresa Naviera de Cuba el 10 de abril de 1916. Sólo pasaron a ésta el ANTINÓGENES, el REINA y el PURÍSIMA, puesto que el JOSEFITA se vendió en 1915 a armadores norteamericanos (8).

Esta es la historia sintetizada de esta importante naviera montañesa en Cuba, obra de un célebre capitán, apasionado hasta la chifladura por los barcos, que cuando iba a La Habana desde Cienfuegos, se hospedaba siempre en el mismo hotel, frente a los muelles de Luz y había ordenado poner un letrero en la puerta de su habitación donde decía: «Camarote de Antinógenes Menéndez».

(8) Tomó los nombres de DADE y MARINA sucesivamente, siendo baja durante la primera guerra mundial.

Antolín del Collado.—La catástrofe del «Tritón».—Julián
Alonso y sus vapores

OTRAS empresas navieras montaÑesas en Cuba fueron la de Julián Alonso y su antecesora la de Antolín del Collado. Las dos de menor importancia que las de Herrera y Menéndez, pero que juntamente con ellas, andando el tiempo, dieron lugar a la creación de la Empresa Naviera de Cuba, en los años de la primera guerra mundial.

Don Antolín del Collado nació en Praves, provincia de Santander y emigró a Cuba en donde fundó una empresa dedicada al cabotaje antillano. Tuvo al menos cinco vapores que fueron el TRITÓN, el RITA, el ANTOLÍN DEL COLLADO, el GUANIGUANICO y el UNIÓN. Llevaban chimenea gris lisa.

El TRITÓN era un barco de 498 toneladas de registro, construido en Filadelfia en 1879, con el nombre de HABANERO para J. Michelena, de La Habana. Era de hélice; de 150 caballos nominales, dos palos y una chimenea; iba pintado de blanco y tenía el clásico corte norteamericano con roda ligeramente curva al coronamiento y con mascarón. Tenía una larga estructura para el pasaje y grandes portas a los costados para el embarque de la carga y el ganado. Era de madera, con 49,04 metros de eslora, 7,44 de manga y 4,82 de puntal.

Desde que comenzó la insurrección en 1895, el TRITÓN fue puesto al servicio del ejército español, armado con una ametralladora y en febrero de 1896 fue objeto de una citación especial por parte del mando militar por el excepcional servicio que dicho buque venía prestando sin descanso a las guarniciones a lo largo de la costa.

Su final fue trágico. El día 15 de octubre de 1897, al atardecer, salió en expedición militar de La Habana con destino a Cabañas, en la provincia

de Pinar del Río, es decir, una navegación no mayor de 35 millas corriendo paralela a la costa hacia el oeste. El barco iba al mando del capitán coruñés D. Ricardo Real y llevaba una gran cantidad de tropa, munición, pertrechos, 93 fusiles y 31.690 duros de plata para el pago de la guarnición de la plaza.

A mitad de la travesía el tiempo empeoró notablemente. El TRITÓN era un buque de escaso franco bordo y bastante pobre de estabilidad, por lo que su situación, a eso de la media noche, llegó a ser gravemente comprometida. A las dos de la madrugada, estando a menos de ocho millas de tierra entre Punta Mariel y Punta Dominica, es decir, rebasada ya la bahía de Mariel y a unas doce millas de la de Cabañas, sin duda por haberse aventado por la mar alguna de las portas de costado, el TRITÓN comenzó a inundarse hasta que, falto de estabilidad, se tumbó. Se ahogaron más de 300 personas entre soldados, pasajeros y tripulantes de ellos gran cantidad de montañeses.

Sólo se salvaron 44 hombres; dos aparecieron agarrados a una tabla al día siguiente, frente al puerto de La Habana, hasta donde fueron arrastrados por la mar y la corriente. El cañonero CRISTINA y el mercante SUISSE estuvieron todo el día siguiente recorriendo los parajes del naufragio, pero sólo hallaron cadáveres flotando. Entre los salvados se encontraba el sobrecargo del buque D. Julián Alonso, que a su regreso en Santander, asistió en Santa Lucía a unos solemnes funerales organizados por la ciudad en sufragio de las almas de todos los montañeses ahogados en la catástrofe. El capitán, al parecer, se suicidó en el puente.

Para sustituir al TRITÓN se compra el RITA, un barco pequeño, mixto de carga y pasaje, insuficiente a todas luces para el servicio y que era el antiguo ADELA de Herrera.

El ADELA que, como ha quedado expuesto al hablar de la flota del Conde de la Mortera, era un barco construido en Chester en 1878 para Prieto y Cía. de Sagua, con 662 toneladas de arqueo, se vendió en 1897 a D. Antolín nada más perdido el TRITÓN, tomando el nombre de RITA. Este barco, de pozo y hélice, se mantuvo a flote hasta 1912, si bien, desde bastante tiempo atrás permaneció amarrado por inútil.

El ANTOLÍN DEL COLLADO se compró después de la guerra y por tanto, no alcanzó a llevar bandera de España en su popa. Se compró al armador italiano S. Oteri, nacionalizado norteamericano y que poseía una flotilla de vapores matriculados en Nueva Orleans. El ANTOLÍN se llamaba ROVER y era un extrañísimo buque de hierro, a ruedas, con dos cubiertas, lleno de casetas y estructuras chocantes que andaba bastante con sus dos cilindros y 235 caballos. Se había construido en 1881 por Scott, en Greenock, con el nombre de MARCO AURELIO y después se llamó MÉRIDA, antes de llegar a ser ROVER.

Se anexionaron después dos pequeñas unidades que pertenecieron al

armador A. Pulido, de La Habana; eran el GUANIGUANICO y el PRAVIANO que pasó a llamarse UNIÓN (curiosa coincidencia, siendo D. Antolín del Collado precisamente de Praves).

El GUANIGUANICO era un barco de construcción *composite*, es decir, de hierro y madera, armado en 1874 en Cárdenas con el nombre de DOMINGO HERNÁNDEZ. Tenía 371 toneladas de registro; 32,7 metros de eslora, 7,6 de manga y 2,57 de puntal y su máquina tenía una potencia nominal de 200 caballos. Perteneció a Perfecto Sáinz en 1876; se matriculó en La Habana y después, pasó a la propiedad de Pulido, tomando el nombre de GUANIGUANICO.

El UNIÓN era de madera, de 171 toneladas con 28,4 metros de eslora, una máquina de un solo cilindro y 11 caballos nominales y había sido construido en 1883 por Neafie & Levy de Filadelfia para Rodríguez Hermanos, de Sagua, con el nombre de JOSÉ R. RODRÍGUEZ. Después se llamó ISLA DE PINOS, luego GUADIANA y finalmente PRAVIANO, siendo ya propiedad de Pulido. Este barco, el 8 de agosto de 1898, forzó el bloqueo de la escuadra americana y entró en San Cayetano con un cargamento de harina procedente de Méjico. El 1908 pasó a la Compañía de Lanchas y Remolcadores.

A principios de siglo fallece D. Antolín del Collado y pasa a ocupar la gerencia de la naviera D. Julián Alonso, antiguo sobrecargo del TRITÓN. Desde entonces comienza a llamarse Julián Alonso, S. en C. (1907).

Julián Alonso Serna nació el 8 de enero de 1859 en Guarnizo y era hijo del carpintero de ribera Juan Alonso de la Fuente, que murió joven, cuando trabajaba en la construcción de veleros mercantes en la última fase del que fuera Real Astillero, dejando tras sí cinco hijos, el tercero de los cuales era Julián, con siete años.

Tras un intento de emigración a Cuba fracasado (el velero en que iba tuvo que entrar de arribada por averías en Coruña) volvió a embarcar y esta vez en el MANUELITA Y MARÍA, de Herrera, cuando estuvo en Santander en 1877 al mando del capitán Berástegui. Continuó en la flota de Herrera varios años con plaza de fonda hasta que pasó a la de Antolín del Collado como oficial sobrecargo del TRITÓN; por los servicios extraordinarios prestados a bordo de este buque, el Gobierno le dio la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo. En 1893, casó con D.^a Patrocinio Hondal, hija del Práctico de Santander D. Toribio Hondal, bajo cuya tutela había estado Alonso en su juventud.

El primer barco que compró Alonso fue el JULIÁN ALONSO; un vapor construido en 1908 por la Montrose S. B. Co., de Montrose. Era un buque muy particular de silueta. Tenía tres palos cortos (9) y chimenea entre el

(9) Después de una transformación, los palos se le alargaron por medio de unos enormes masteleros rectos y se le dotó de un nido de urraca a media altura en el

mayor y el mesana. Era de 1.028 toneladas de registro; 230 pies de eslora, 36'7 de manga y 10'6 de puntal; y llevaba una máquina de vapor de triple expansión de 149 caballos nominales. Era de castillo; tenía portas de carga laterales, además de las escotillas y un gran cintón a los costados. Las superestructuras eran muy largas y con amplios ventanales para los espacios dedicados al pasaje. Este barco, a pesar de su porte elevado, recorría todos los puertos de la provincia de Pinar del Río alijando toda clase de cargamentos y sin descansar un instante. A principio de 1912 se fletó a una compañía norteamericana que hacía el servicio entre Cayo Hueso y La Habana; al entrar en servicio el año 1915 los «ferrys», que llevaban directamente los vagones del tren hasta La Habana, se suspendió aquel tráfico y el JULIÁN se alquiló a la compañía Odriozola (antigua de Antinógenes Menéndez) que acababa de vender su JOSEFITA.

En 1913 fue comprado el LA FE para ser destinado a la línea de Caibarien que la empresa de Herrera había abandonado por antieconómica. Era un barco pequeño, de 406 toneladas de arqueo y otro tanto de carga, construido en 1905 por T. Dobson en Hull, para la North Eastern Shipping Co. Ltd. (G. Elsmie & Son), de Aberdeen, con el nombre de ARGOSY. Tenía 151 pies de eslora, 24'1 de manga y 10'7 de puntal. Llevaba tres palos, máquina a popa, y pozo en la bodega n.º 1. Su máquina era de triple expansión con una caldera. Se había dedicado al enlace costero entre los puertos escoceses y era por tanto, un barco muy bien armado y duro para la mar.

El último barco de Julián Alonso fue el CAMPECHE, que cuando llegó a La Habana ya había muerto la Empresa como tal y se había creado la Empresa Naviera de Cuba bajo la gerencia del propio Julián Alonso, a la que se incorporó directamente.

El CAMPECHE, que después se llamaría CAIBARIEN, era un barquito muy mono, construido en Dumbarton en 1897 por Mac Milan & Son para los navieros asturianos domiciliados en Tabasco (Méjico) Romano y Berratiaga (en donde por cierto navegaron muchos marinos montañeses, entre ellos el famoso D. Gonzalo Abad). Era comúnmente conocido por EL MEJICANO y tenía 276 toneladas de registro, 140 pies de eslora, 23'1 de manga y 9'2 de puntal. Luego pasó a la Cía. Mexicana de Navegación, S. A., con matrícula en Veracruz. Era de dos palos, dos bodegas, y hélice con máquina de triple expansión de 53 caballos.

La flota de Alonso llevó chimenea gris con coronamiento negro y su contraseña era una bandera análoga a la nacional de Cuba, pero en vez de la lista azul central, llevaba las iniciales J A en rojo.

palo macho del trinquete, en donde iba un reflector para alumbrarse en las entradas nocturnas en las bahías cubanas, entre cayos y arrecifes.

**La Empresa Naviera de Cuba.—Fusión de los viejos mercantes
montañeses de Cuba.—Julián Alonso y Eusebio Coterillo**

LA Empresa Naviera de Cuba, S. A., fue, como ha quedado dicho anteriormente, una compañía cubana, nacida en 1916 por fusión, o mejor dicho, por incorporación de las flotas de Herrera, Menéndez y Alonso, es decir, las tres compañías montañesas de Cuba. Pero por si esta razón fuera poca, para incluir—aunque sólo sea de forma somera—el historial de la nueva sociedad entre los esfuerzos armadores santanderinos en ultramar, la circunstancia de que fueran también montañeses los dos gerentes que tuvo esta Empresa en sus cuarenta años de vida, justificaría su inclusión en este capítulo.

La Empresa fue la naviera más importante en aquella república en toda la primera mitad del siglo actual y su actividad rebasó la tradicional del simple cabotaje, para prolongarse, además, más allá del Caribe en viajes por toda la costa de Norteamérica. No tuvo, sin embargo, una flota homogénea, pero el esfuerzo de sus hombres por sacar el mayor partido posible a unidades viejas, muchas de ellas de saldo, en un país en donde la herencia marinera—magnífica por cierto—se había dejado perder lamentablemente tras la emancipación, amerita aún mucho más el tesón, la habilidad, la constancia y en definitiva la vocación naviera de los hombres que la sostuvieron contra viento y marea en un último arranque de la mejor veta de nuestra raza al final de la aventura indiana.

Se creó la sociedad el 16 de febrero de 1916 con un capital social de 6.400.000 pesos, y con domicilio en calle de San Pedro n.º 6, en La Habana. El 6 de mayo de 1916 se anuncia oficialmente la compra de la flota de Sobrinos de Herrera, S. L., en 1.200.000 pesos, e inmediatamente después las de Odriozola y Julián Alonso. La nueva compañía adoptó el color

de las chimeneas de Alonso con una pequeña modificación: gris con remate negro separado por una franja blanca muy estrecha. Su contraseña era cuadra roja, con dos franjas azules a los bordes y en el centro tres estrellas blancas con las tres iniciales E N C.

La Presidencia la ostentaba José Marimón, presidente del Banco Español y la Vicepresidencia D. Armando Godoy. Se nombró Administrador a D. Joaquín Godoy y Secretario a D. Luis Octavio Diviñó. Entre los vocales figuraban H. Upmann, Laureano Falla Gutiérrez, Florentino Suárez, José Gómez y Gómez, Manuel Herrera, Antonio J. Rivero, etc. La gerencia de la flota se confió a Julián Alonso, a quien se abonaron 440.000 pesos por su flota y algunas embarcaciones auxiliares menores.

La flota inicial de la Empresa quedó pues constituida así: Buques procedentes de Herrera: SANTIAGO DE CUBA, CHAPARRA, JULIA, HABANA, LAS VILLAS y GIBARA.

Buques procedentes de Odriozola (A. Menéndez): ANTINÓGENES MENÉNDEZ, PURÍSIMA CONCEPCIÓN y REINA DE LOS ÁNGELES.

Buques procedentes de Alonso (antes Collado): ANTOLÍN DEL COLLADO, JULIÁN ALONSO, LA FE y CAIBARIEN.

Los dieciséis años de independencia del país habían hecho nacer en Cuba un concepto nuevo de la flota mercante. Desaparecido el tráfico metropolitano, con una nueva economía nacional isleña enfrentada a solas en los mercados, y con una visión aún incipiente de la perspectiva política de la nación en su proyección exterior, los comienzos navieros autóctonos cubanos se sostuvieron y aun se consolidaron al crearse la Empresa Naviera, gracias a la madurez y experiencia profesional de los hombres que rigieron los años finales de aquellas casas armadoras fundadas por montañeses, rodeadas de prestigio y abiertas, por su misma impronta indiana, a las evoluciones que exigía en cada momento la marcha de los tiempos. La guerra del catorce, demasiado temprana para la flota comercial de Cuba, vino a acelerar los acontecimientos en una rápida evolución impuesta por las circunstancias.

Durante el conflicto no se sufrieron pérdidas y sí por el contrario un alta: el CARIDAD PADILLA. Era este barco un casco alemán, construido en 1880 por Vulkan, en Stettin, con el nombre de SCHWEDEN. Tenía 523 toneladas de registro, 168'3 pies de eslora, 24'3 de manga y 13'8 de puntal; una máquina de dos cilindros y 66 caballos nominales y pertenecía al armador R. Gribel, de Rostock, cuando se botó. Se dedicó entonces a servicios de enlace o correo por el Báltico. Luego se llamó JELÖ, después NORDLAND, y en 1906 se compra por el armador de Cienfuegos, Nicolás Castaños, y toma el nombre de CARIDAD PADILLA. Estuvo esta minucia de barco en el puerto de Santander el 31 de enero de 1917.

Por entonces la flota se distribuyó así: Hacían el norte de la isla el CHAPARRA, HABANA, GIBARA, SANTIAGO, JULIA y CARIDAD PADILLA.

Hacían el sur de la isla: LAS VILLAS, PURÍSIMA, REINA, ANTINÓGENES y JULIÁN. Hacía la línea de Vuelta Abajo el ANTOLÍN y la de Sagua y Caibarien, el CAMPECHE y LA FE.

En noviembre de 1919, con el fin de la guerra, se compra la pareja RAMÓN MARIMÓN y EDUARDO SALAS. Estos barcos eran «lagueros» norteamericanos de máquina a popa, ocho escotillas, puente a proa, muy difíciles de gobierno y francamente malos para navegar en mar abierta. Eran gemelos y ambos construídos en 1897 por la Chicago SB Co., de dicha ciudad; con 2.029 toneladas de registro bruto y los nombres de MINNEAPOLIS y SAINT PAUL respectivamente. Medían 238 pies de eslora por 42'2 de manga y tenían máquina de triple de 132 caballos y pertenecieron a la Mutual Transit Co., de Cleveland.

En ese año se registró la primera pérdida de la Empresa. Fue el CHAPARRA, que chocó con una mina a la deriva cuando navegaba a unas 60 millas al sur de Nueva York, frente a Barnegatt, cargado de azúcar. Se hundió rápidamente pereciendo ocho hombres. Lo mandaba el capitán Viñolas.

En febrero de 1920 se compra el CARIDAD SALAS y el GUANTÁNAMO y se pierde el SANTIAGO DE CUBA. El SANTIAGO, había sido reparado en 1914, ampliándosele la cámara para sustituir al JULIA en la línea de Puerto Rico y en 1917 volvió a sufrir otra reparación para adaptarle el consumo de petróleo en las calderas. Estando en el puerto de Santiago de Cuba, procedente de San Juan, un día de junio cargado de café y con pasajeros a bordo, por inexperiencia de uno de los fogoneros, explotó un horno; la tripulación, despavorida abandonó el buque y los bomberos lo sacaron al centro de la bahía en donde se perdió totalmente siendo pasto de las llamas y muriendo los tres fogoneros de la guardia.

El CARIDAD SALAS y el GUANTÁNAMO se compraron a los Estados Unidos y procedían de las presas alemanas de la pasada guerra. El primero era el CLARA MENNING, construído por Neptun en Rostock, en 1909, para el armador O. Zelck del propio Rostock. Incautado por los americanos en 1917 tomó el nombre de YAKDIN. Tenía 1.685 toneladas de registro bruto, máquina de triple y 132 caballos; tres islas y 261'4 pies de eslora. A la pérdida del SANTIAGO se le cambió el nombre y se le puso SANTIAGO DE CUBA, en sustitución del perdido.

El GUANTÁNAMO era de 1900, procedente de Kiel Howaldstwerke como GOUVERNEUR JAECHSKE y de la propiedad de la Hamburg Amerika Linie. Tenía 1.738 toneladas de registro, 240'4 pies de eslora, máquina de 204 caballos de triple y al ser incautado por los norteamericanos en Honolulu en 1917 pasó a llamarse WATAUGA. Se compró con el CARIDAD al U. S. Shipping Board, en una subasta.

En 1922, sobrevenida ya la crisis, la Empresa vende los «lagueros» EDUARDO SALAS y RAMÓN MARIMÓN para su conversión en transportes

de automóviles en los Grandes Lagos que les vieron nacer. Los compró D. Sullivan & Co., de Chicago, y pasaron a llamarse BENNINGTON y BURLINGTON respectivamente.

También se vendió por entonces el ANTINÓGENES MENÉNDEZ; fue adquirido por armadores norteamericanos que lo dedicaron a fiestas fuera de las aguas jurisdiccionales en los tiempos de la prohibición y del contrabando de alcohol en la Unión.

En 1923 una empresa cubana llamada la Viajera Antillana, cuyo gerente era el santanderino Basilio Portugal, de Cueto, adquirió tres buques, antiguos lanchones para el transporte de carbón a remolque, que se reconstruyeron como buques de carga y que los pusieron de nombre CAYO CRISTO, CAYO MAMBI y CAYO ROMANO. Este último no alcanzó a ser de la Viajera, porque quebró antes de su llegada y los tres pasaron por compra a bajo precio a la Empresa Naviera.

Al año siguiente se compraron otros tres buques de historia no menos chocante. Eran el BOLIVIA, el PERÚ y el INGLATERRA, tres vapores de 818 toneladas de registro y 2.000 de carga, construidos en Paisley en 1906 por Bow Machlachlan, para la empresa argentina Mihanovich, de Buenos Aires, y destinados al transporte de madera de quebracho por el Río de la Plata. Cuando la guerra los compró Francia, conservando sus mismos nombres con ortografía francesa, y fue la Société Anonyme de Navigation Havraise, la que los vendió a Cuba. Medían 211'2 pies por 34'1; tenían castillo y dos máquinas de seis cilindros. Uno de ellos, el ANGLETERRE, mandado por el capitán santanderino D. Rafael Venero y llevando de primero a D. Joaquín F. del Riva y el resto de la tripulación montañesa, se perdió en el viaje de ida, el 25 de noviembre de 1923 en la isla de Man, al norte de Harbour Island, treinta millas al sur del faro de Abaco, en las Bahamas. La dotación fue recogida por el JULIÁN ALONSO y llevada a La Habana, de donde regresó a Santander el 28 de noviembre a bordo del trasatlántico francés CUBA. El BOLIVIA pasó a llamarse JOAQUÍN GODOY y el PERÚ, EUSEBIO COTERILLO.

En 1926 se compraron dos nuevos barcos que pasan a denominarse CIENFUEGOS y MANZANILLO. Eran prácticamente iguales y construidos durante la primera guerra en Francia con los nombres de MARIN y GHARB respectivamente. El MARIN fue luego SEBOU. Del tipo «*self-trimming*», dos hélices y seis cilindros; se compraron baratos. Tenían máquina a popa, dos palos dobles y castillo. No eran barcos bonitos; arqueaban 1.130 toneladas y cargaban 1.500. Su eslora era de 216'5 pies y su potencia de 80 caballos nominales. Tenían entre sí alguna pequeña diferencia.

En ese año de 1926 se produjo el pavoroso ciclón tropical que arrasó La Habana. Estaban entonces en ese puerto el CARIDAD PADILLA atracado en el costado norte del muelle de Paula, el REINA DE LOS ÁNGELES y el PURÍSIMA CONCEPCIÓN, fondeados en la ensenada de Atarés. El LA FE

estaba también en el puerto y en el centro mismo fondeado el trasatlántico español ANTONIO LÓPEZ, que había tenido una avería en la máquina y se quedó a repararla en La Habana. El ciclón, con una fuerza superior a 160 millas y soplando del nordeste, le hizo faltar una de las cadenas al correo español, el cual abatió rápidamente en dirección a Atarés, trompicando en el viaje al PURÍSIMA y al REINA que, empujados por el ANTONIO, perdieron igualmente el fondeo y se fueron sobre la escollera. Al volver el agua a su altura, tras el paso del fenómeno, el PURÍSIMA quedó totalmente en seco y allí mismo hubo que desguazarlo. El REINA, que para entonces ya no prestaba servicio, fue varado en la ensenada de Tiscornia y allí se fue hundiendo poco a poco hasta desaparecer en el fondo fangoso. Ese fue el fin de los dos preciosos galgos de Antinógenes Menéndez, los barcos patriotas y marianos que fueron el último recuerdo romántico de la marina ochocentista montañesa.

El CARIDAD PADILLA fue «asaltado» por los transportes de la marina de guerra cubana MÁXIMO GÓMEZ y MARTÍ (antiguos correos alemanes incautados durante la guerra); lo trituraron materialmente y lo echaron a pique, destruyendo además el muelle. El ANTONIO LÓPEZ se fue después contra el MÁXIMO GÓMEZ y lo aplastó (10) embarrancando seguidamente.

El LA FE se perdió igualmente dentro de la Bahía, aunque posteriormente se recuperó.

De algo antes data la compra del RÁPIDO, un barco pequeño de 449 toneladas de registro, construido en Burdeos en 1919 como cazasubmarinos. Era de motor y de condiciones bastante malas. Había pertenecido a la casa Bacardí, de Santiago de Cuba, y se llamaba BACARDÍ I. Se habilitó para el transporte de braceros para la zafra procedentes de Jamaica y Haití.

En 1928 se vendieron los «cayos» a una compañía frutera norteamericana, la Vacaro Line, para el transporte de plátanos de Baracoa y Jamaica. Se matricularon en Nueva Orleans y se les pusieron los nombres de WAUNTA y WANKS, al CRISTO y al MAMBI. El ROMANO no vuelve a aparecer en los registros americanos desde entonces.

Pero la operación importante de ese año fue la compra a la Trasatlántica Española del SAN CARLOS, aquel barco de la línea de Guinea de 2.500 toneladas de registro, construido en 1917 en Cádiz por la Naval. Se pagaron por él 160.000 dólares y se le hicieron obras por valor de 240.000, poniéndole a navegar en la línea de Puerto Rico con extensión a Venezuela. Se le dio el nombre de PRESIDENTE MACHADO y posteriormente

(10) El ANTONIO LÓPEZ, autor principal de la «masacre» naval de La Habana en 1926, fue reflotado y estando ya así, sufrió un grave incendio en la bodega II, por lo que hubo que volver a hundirlo ex-profeso el día 20 de noviembre en la ensenada de Tiscornia. Lo mandaba entonces D. Antonio Muslera.

quedó con el de CUBA. En el momento de la incorporación de este buque a la Empresa Naviera, tenía ya ésta una flota de 17 unidades.

Hacia el año 1930 se amarra definitivamente el RÁPIDO para después venderse a un frutero de Baracoa llamado Freixas, quien lo dedicó a su transporte hasta Miami, en uno de cuyos viajes se perdió en la costa de Cuba, al Este de Cayo Romano.

El mando de la Empresa, por enfermedad de Julián Alonso, pasa de hecho a partir de entonces a D. Eusebio Coterillo, también montañés natural del Astillero y yerno del propio Alonso, quien venía dirigiendo la flota ya desde hacía muchos años con especiales dotes de habilidad y laboriosidad. El mando del CUBA pasó al capitán Méndez, natural de La Caridad (Asturias) y se incorporó a la flota el yate JAMAICA, comprado para evitar la competencia que venía haciendo bajo bandera haitiana. Se había llamado GALATEA con bandera norteamericana, en sus orígenes, y había sido construido en Wilmington. Durante la primera guerra mundial fue requisado por el Gobierno y al ser vendido al final de las hostilidades y tomar la bandera de Haití se llamó VILLE DES CAYES. Era de 376 toneladas de arqueo, 192 pies de eslora y máquina de vapor de triple y 53 caballos. Al cesar el tráfico de braceros por prohibición del gobierno cubano, el JAMAICA se vendió al científico Gaude, inventor del empleo comercial del gas neón, para realizar una experiencia con el buque en la costa cerca de Matanzas. Después lo compró el Estado cubano y lo habilitó para yate presidencial, perdiéndose en la bahía de La Habana en el ciclón del año 1944.

El CIENFUEGOS se vendió a la China después de una larga temporada de amarre. Nunca llegó a su destino, perdiéndose silenciosamente en el largo camino del Océano Pacífico.

El 15 de octubre de 1932, a los 35 años exactos de la pérdida de su compañero de contraseña TRITÓN, y precisamente en el mismísimo lugar, se perdía el veterano ANTOLÍN DEL COLLADO. Había salido de La Habana a Vuelta Abajo y fue abordado por el mercante inglés HALMOUR, que estaba aguantándose a poca máquina esperando el día para entrar en el puerto de Mariel. El ANTOLÍN fue abordado por el centro, a la altura de uno de sus grandes tambores de ruedas y apenas se mantuvo una hora a flote, salvándose toda la tripulación. Fue el último vapor de ruedas de signo montañés que se mantuvo hasta bien entrado el siglo.

En 1930 se encarga en Hull a los astilleros Earle, el CAMAGUEY que se entregó en mayo de 1931 y se le cambió su nombre originario por el de MARÍA ROSA. En principio, por exigencias financieras de la operación iban a ser dos, los buques que habían de construirse de este tipo, pero al final sólo se entregó el primero. Era de 1.399 toneladas de registro, caja a proa, 240'6 pies de eslora y máquina de vapor de 195 caballos.

En 1933 se vendió a la República Dominicana el GUANTÁNAMO. Fue torpedeado y hundido el 22 de mayo de 1942 por un submarino alemán cerca de la Isla de Guadalupe.

El 6 de abril de 1938 falleció D. Julián Alonso, y pasa la Presidencia-Gerencia de la Empresa de pleno derecho a D. Eusebio Coterillo, en circunstancias económicas harto precarias, que vino él a solucionar con la poderosa ayuda del segundo conflicto mundial en puertas.

Durante la guerra, la Empresa perdió dos vapores: el SANTIAGO DE CUBA y el MANZANILLO. Los dos fueron torpedeados por un submarino alemán a la salida, en convoy, de Key West el 12 de agosto de 1942, pereciendo 35 tripulantes de entre ambos buques.

A partir de 1950 y en medio de un nuevo período de depresión agravado por las duras prescripciones de la legislación cubana en materia laboral, la Empresa Naviera, adquiere cuatro buques *standard* norteamericanos del tipo CIAM-V1 que toman los nombres de BAHÍA DE MARIEL, BAHÍA DE MATANZAS, BAHÍA DE NIPE y BAHÍA DE NUEVITAS. El JULIÁN se desguaza en 1954, junto con LA FE, el JULIA y el CUBA; y el LAS VILLAS se desarmó en la ensenada de Tiscornia, después de estar amarrado desde 1940. El GIBARA se vendió a Costa Rica y toma el nombre de DON BLAS y el HABANA, al año siguiente, al mismo país con el nombre de CASA BLANCA.

En 1956 la Empresa Naviera de Cuba quedó disuelta por fuerza de las circunstancias especialmente difíciles por que atravesaba aquel país. A los 40 años de su nacimiento y siempre conducida por hombres de la Montaña—aun antes de nacer, como hemos visto—arrió dignamente su contraseña, que era el último vestigio del rastro de los indianos navieros de nuestra tierra (11).

(11) Con fuerte participación montañesa existieron en Cuba al menos otras dos navieras: la Compañía Nacional de Navegación de Cuba y la Viajera Antillana. Ambas tuvieron muy corta duración y poca suerte.

La Línea de Navegación del Pacífico y la Compañía Naviera del Pacífico.—Somellera, López-Dóriga e Yllera.—Otros montañeses en las costas mejicanas

LA república de los Estados Unidos Mexicanos fue siempre tierra predilecta para los indianos de Santander y su provincia. No podía faltar en la historia de su marina desde la época del vapor, la señal montañesa en alguna empresa naviera de Méjico.

Si todo el proceso colonizador de España en América y Oceanía tiene lógicamente un marcado color marineró, el virreinato de la Nueva España, puente inevitable de enlace entre la Península y las Filipinas, a través de la legendaria Nao de Acapulco, adquiere una importancia excepcional en el campo de las comunicaciones marítimas españolas.

Y aunque esporádicamente se han dado en Méjico, chispazos de vocación naviera, tales como la creación de la Cía. Trasatlántica Mexicana en 1883 (12), y la de Romano y Barreteaga, en Tabasco, es lo cierto que la marina mercante mejicana se ha mantenido a un nivel promedio apagado, en particular por lo que se refiere al litoral del Pacífico (13).

(12) La Compañía Trasatlántica Mexicana se fundó en 1883 promovida principalmente por los banqueros granadinos de la familia Calderón y con alguna participación de D. Íñigo Colombres (asturiano). Encargó tres hermosos vapores de dos chimeneas y tres palos llamados OAXACA, TAMAULIPAS y MÉXICO a R. Napier & Son, de Glasgow. Eran tres magníficos barcos de 4.300 tons. de registro y 400 pies de eslora con una velocidad de 14,5 nudos. Fueron vendidos en 1887 a la compañía italiana La Veloce. Estuvieron mandados por capitanes españoles y hacían línea directa desde puertos del Cantábrico a Veracruz.

(13) Este gravísimo inconveniente de los dos litorales aislados (Atlántico y Pacífico) en un país de las proporciones geográficas de Méjico y de economía autónoma

En 1900 un grupo de indianos españoles, en su mayoría de la Montaña, tuvieron la idea de crear una empresa de vapores para hacer el cabotaje en las costas del Pacífico. Y tal como lo pensaron lo hicieron. La empresa se llamó Línea de Navegación del Pacífico y estaba domiciliada en Mazatlán, puerto en el estado de Sinaloa. Su primera Mesa Directiva fue así: Presidente D. José Somellera, que era de Cajo; vocales D. Gustavo López-Dóriga, D. Bonifacio Lejarza, D. Manuel Herrerías, D. Antonio de la Peña, y D. Marcial Iribarnegaray. Al año siguiente se nombró Director Gerente a D. Adolfo Rodríguez Yllera, que tomó posesión del cargo el 3 de noviembre de 1901.

Don Antonio de la Peña era de Ramales (o de Soba) y vivió en Méjico con su hermano D. Diego, que falleció antes de fundarse la Línea. Una hija de D. Antonio, llamada Antonia casó con Gustavo López-Dóriga, santanderino, apoderado de los almacenes de ferretería y abarrotes de D. Antonio. Era López-Dóriga, hijo de Clemente López-Dóriga y de Carmen Sañudo, y segundo de los siete de este matrimonio; y por tanto hermano de D. Victoriano López-Dóriga, Capitán de Fragata, figura de gran vinculación a la historia naviera santanderina y de la que se habla repetidas veces en esta obra (14).

Don Bonifacio Lejarza era de las Encartaciones y D. Marcial Iribarnegaray nacido en Arnauero en 1864. D. Marcelino y D. Baldomero Herrerías eran dos hermanos bilbaínos; Rodríguez Yllera, quien falleció en la ciudad de Méjico aún no hace muchos años y a la edad de 98, era también santanderino, primo de D. Ángel Yllera y que había trabajado en su juventud en el escritorio de esta vieja casa consignataria, por lo que poseía buena experiencia y conocimientos del negocio naviero.

Prácticamente, pues, la Línea era una empresa montañesa y empezó como tal, con singular empuje, pues adquirió en un año los vapores SAN BENITO, MANZANILLO, ROMERO RUBIO, ALTATA y PORFIRIO DÍAZ, y encargó en Escocia la construcción del MANUEL HERRERÍAS.

El SAN BENITO era el mayor de la flotilla; tenía 761 toneladas de registro bruto, cargando unas 750 y había sido construido por Lobnitz en Renfrew en 1881 con el nombre de HORSÁ, que después cambió por DOUGLAS, de la propiedad de J. Morton, en la Columbia Británica. Medía 214 pies de eslora por 25 de manga y 14'7 de puntal y llevaba máquina de dos cilindros y 180 caballos.

incipiente, fue uno de los más graves obstáculos en el siglo pasado, para el florecimiento de una industria naviera fuerte y para la creación de una conciencia marinera clara, definidora de la ineludible política naval de promoción.

(14) Véase la historia de la Cía. Vasco-Cantábrica de Navegación en Bilbao y la de los vapores MECHELÍN y MARIANELA en Santander.

El MANZANILLO era de 476 de arqueo y 350 de carga; construido en 1896 en Stockton por Craig para la Western Railways de la Ciudad de Méjico. Tenía 165'2 pies de eslora por 24'8 de manga y 11'1 de puntal. Llevaba máquina de triple de 106 caballos.

El ROMERO RUBIO era un vaporcito pequeño de 140 toneladas; el ALTATA, muy por el estilo, arqueaba 116, cargando 96 y había sido construido en 1881 en Londres por Welker como remolcador para la Western Railways. El PORFIRIO DÍAZ era otra insignificancia de 82 toneladas de carga.

Por el contrario, el MANUEL HERRERÍAS, que se contrató con Fullerton en Paisley (Glasgow) bajo la inspección del propio D. Victoriano López-Dóriga, era un precioso buque de clásico corte británico, con pozo a proa, dos palos y una chimenea. Costó 15.700 libras esterlinas y dio 12 nudos en pruebas. Tenía 190 pies de eslora, por 29 de manga y 13 de puntal. Salíó cargado de carbón de Inglaterra al mando del capitán montañés José Pacheco Iturbe y llegó a Santander el 20 de septiembre de 1901; hizo toda su tripulación aquí y zarpó el día 29, llegando sin novedad a Mazatlán el 9 de diciembre de 1901 a las nueve de la tarde, tras 72 días de extraordinario viaje por el Estrecho de Magallanes. Hizo las escalas de Cabo Verde, Montevideo, Punta Arenas, Lota, Valparaíso, Payta y alguna más, reponiéndose de carbón en ellas durante el camino. Resultó ser un barco excelente que se pudo amortizar enseguida.

Casi simultáneamente con la Línea, se fundó en la ciudad de Guaymas (Estado de Sonora), otra empresa con idénticos fines, que dirigía D. Luis A. Martínez y se llamaba Transportes Marítimos, S. A. Tenía los vapores: ÁLAMOS, UNIÓN, CARMEN, Rfo YAQUI, y J. Y. LIMANTOUR y comenzó a hacer una guerra despiadada en competencia a la Línea de Yllera.

Tras una serie de gestiones, se consigue al fin la fusión de ambos competidores y el 18 de septiembre de 1902 se funda la Compañía Naviera del Pacífico, S. A., con base en Mazatlán y cuya Presidencia asume D. Gerardo García, madrileño. Queda de vicepresidente D. Maximino Rivero, que era de Cabezón de la Sal y como vocales Baldomero y Marcelino Herrería, José Somellera y Gustavo López-Dóriga cuyo origen ya ha quedado explicado. En la Naviera entraron también varios alemanes (Bernardo Huthoff, Emilio Philippi y Jorge G. Claussen) y algunos mejicanos.

Conservó la Gerencia D. Adolfo Yllera y se obtuvo del gobierno mejicano del General Díaz, una subvención de 3.000 pesos por viaje redondo, con lo que se cubría el costo del combustible de carbón y leña que se traía de Australia y de las Islas Marias respectivamente.

El servicio partía de Guaymas y tocaba en Santa Rosalía, La Paz, San José del Cabo, Mazatlán, San Blas, Manzanillo, Acapulco, Puerto

Ángel, Salina Cruz y San Benito, que era la terminal. Aisladamente llegaban hasta los vecinos países de Centro América con maíz cargado en San Blas. Se tardaba en el viaje redondo 40 días.

Los capitanes de la Naviera eran españoles y varios de ellos santanderinos.

El más distinguido fue D. José Pacheco e Iturbe que mandó el HERRERÍAS; natural de Liendo, que navegó en La Flecha y en la Santanderina, era de gran competencia y saber; había desempeñado la cátedra de Navegación en el Colegio de San Juan Bautista de Santoña y era muy culto y de gran elocuencia. D. Eladio Quevedo, también montañés, mandó el UNIÓN y en él desplegó una pericia extraordinaria.

La Naviera adoptó la contraseña de la Línea, que era verde con disco blanco y la lista de la flota quedó así:

MANUEL HERRERÍAS, SAN BENITO, MANZANILLO, ROMERO RUBIO, ALTATA, PORFIRIO DÍAZ, RAMÓN CORRAL, J. Y. LIMANTUR, VICTORIA, ÁLAMOS, BONITA, UNIÓN, CARMEN, BERNARDO REYES, y RÍO YAQUI. El SAN BENITO se rebautizó GENERAL DÍAZ, el MANZANILLO pasó a ser BENITO JUÁREZ y el ALTATA, GENERAL MENA.

El RAMÓN CORRAL era un barco grande, de 1.530 toneladas de registro y 2.000 de carga, construido en 1892 en Rotterdam con el nombre de KONINGIN WILHELMINA, nombre que después cambió en sucesivas ventas por LAGUNA y ERNA. El J. Y. LIMANTUR era de 449 toneladas de registro y 650 de carga; natural de Newcastle y botado por R. Stephenson en 1898 con el nombre de RATHFRAN, para el armador W. Mc. Cormick y la matrícula de Dublin. El VICTORIA era de 166 toneladas y de 1890; se había llamado GARLAND y era de madera. El ÁLAMOS de 332 toneladas R. B. y 400 de carga, era de 1878, botado en Glasgow por T. Wingate como FASTNET. El BONITA, de 521 de arqueos y 600 de carga, era de 1881, botado en San Francisco por Dickie, para la Pacific Coast SS. Co., del propio San Francisco. El UNIÓN era de 177 toneladas R. B. y 250 de carga, construido en 1886 también en San Francisco y con casco de madera; se había llamado CARLOS PACHECO, y había sido de la Mexican Interpacific, con bandera nicaragüense. El CARMEN, de 142 toneladas R. B. y 250 de carga, era prácticamente igual que el UNIÓN, construido en los mismos astilleros y se había llamado RECORD. El BERNARDO REYES y el RÍO YAQUI eran de 100 toneladas aproximadamente.

En 1894 se recibe un nuevo buque: el GENERAL PESQUEIRA, ex-GEDE, del Lloyd de Rotterdam, y 2.828 toneladas de registro, construido en 1892 en Flushing, con 349 pies de eslora y 37'7 de manga, tres cubiertas y máquina de cuádruple de 365 caballos.

En este mismo año, contrae una enfermedad tropical D. Adolfo Yllera y por orden de los médicos, regresó a Méjico, capital, por lo que vuelve la gerencia de la compañía a Guaymas y a manos de D. Luis

A. Martínez, quien a poco asume la Presidencia y pone de gerente a Jacinto Lasa.

Pero poco duró la aventura. La revolución mejicana de 1910 acabó con el negocio y en 1911 se disolvió la sociedad y se vendieron todos sus buques, la mayor parte de ellos en los Estados Unidos. El MANUEL HERRERÍAS pasa a ser BALBOA y el RAMÓN CORRAL acabó sus días con bandera japonesa y el nombre de ANSHIM MARU.

Así concluyó el breve capítulo naviero de los montañeses de Méjico, D. Adolfo R. Yllera, un enamorado de la mar y los barcos, que él mismo se titulaba *armador del «Joven Antoñito de Rivadeo»* y así lo escribía en el remite de sus maravillosas cartas, vivió siempre del recuerdo de Santander y de nuestra matrícula. López-Dóriga, tenía una ilusión loca por el negocio de la Naviera. Con poca salud y muchos disgustos acabó deshaciéndose de todos sus importantes negocios—no tuvo hijos—y falleció en 1923 en el mismo Mazatlán a los 63 años. Iribarnegaray falleció también en Mazatlán el 24 de junio de 1935; y tuvo ánimos, tras el fracaso de la Naviera, para iniciar con sus compañeros y amigos los Eche-guren, de San Sebastián (cuya participación en la Línea él representaba en el Consejo) una nueva naviera en España en 1917 que compra un viejo «cabo» de Ybarra y empieza a construir dos nuevos barcos en Bilbao.

Fue una pena el prematuro final de la Naviera del Pacífico producido por la inquietud política del país en aquellos años. Pudo y debió haber sido una gran empresa de navegación.



Manila.—Gutiérrez Hermanos.—El «Santander» y su capitán
Velasco Bear

EL archipiélago filipino también tuvo su naviera montañesa, aun sin contar la Compañía General de Tabacos de Filipinas que fundara D. Antonio López. La navegación española a vapor de altura, estuvo representada en Filipinas por la Trasatlántica, el Marqués de Campo, Tintoré y Larrínaga principalmente, y la costera—muy importante, como es natural en un país que es un conjunto inmenso de islas—, fue patrimonio exclusivo de empresas vascas que tuvieron un gran arraigo, tales como Inchausti, Menzón, Lizárraga, Urrutia, Aldecoa, Marcaida, etc. (15).

Hacia 1888 la firma Gutiérrez Hermanos—eran de Cabezón de la Sal—establecida desde mediados de siglo como consignataria y casa de comercio en la calle del Beaterio 116 de Manila, se decide a comprar

(15) La Compañía General de Tabacos de Filipinas, fundada por D. Antonio López en 1882, inmediatamente organizó su propia flota, que inicialmente estuvo constituida por los grandes vapores ISLA DE PANAY, ISLA DE LUZÓN e ISLA DE MINDANAO, a los que se unió el ISLA DE CEBÚ. En 1888 estos buques pasaron a la propiedad de Trasatlántica, que los venía explotando desde varios años atrás. En 1889 se construye el COMPAÑIA DE FILIPINAS y sucesivamente se incorporan el ISIDORO PONS, el EDUARDO PELAYO, el J. BUSTAMANTE y el P. DE SOTOLONGO y los pequeños ANTONIO LÓPEZ, UNIÓN, TARLAC, TAYABAS, LAL LOC, ILOCOS, MAUBAN, BORONGAN, MONTSERRAT y una porción de veleros pequeños. Al principio de la primera guerra mundial adquirió varios buques grandes; fueron torpedeados y hundidos el VILLEMER, el RIZAL, el CEFERINO, y el SOTOLONGO. Tuvo luego el ARNÚS y su continuadora, la Compañía Comercial de Oriente, tuvo otro ARNÚS, el CONDE DE CHURRUCA y el ELCANO, todos petroleros, que luego pasaron a la flota de Campsa.

vapores y dedicarse con buques propios al comercio interinsular. El primer buque que adquiere en 1889 es el MONTAÑÉS, encargado de nueva construcción a L. Janes & Son, en Liverpool, con 396 toneladas de registro bruto, máquina de vapor de triple expansión, 149'5 pies de eslora, 25 de manga y 11'8 de puntal.

En 1892 se adquiere la segunda unidad, que recibe el nombre de Dos HERMANOS. Se trataba del vapor de hierro ANTONIO MUÑOZ, construido en Glasgow en 1882 por R. Napier para la firma José Muñoz y Cía., de Manila, más tarde Hermanos Muñoz, que tenía también veleros de cabotaje. Tenía 816 toneladas de arqueo, 61 metros de eslora, 8,28' de manga y 5,24 de puntal y llevaba máquina de dos cilindros.

En 1897 los Gutiérrez compran el SANTANDER. Este era de casco de madera, construido en 1891 por L. Durante en Varesse (Italia) para un armador italiano llamado Gaggino, quien lo puso de nombre GUNONG. El casco tenía un forro de cobre sobre fieltro por encima de la madera, 171 pies de eslora, 34 de manga y 15'1 de puntal; su máquina era de dos cilindros y 43 caballos nominales y registraba 819 toneladas.

La actuación durante la guerra de este barco, al mando del capitán montañés D. Gonzalo Velasco Bear, fue realmente sensacional. Velasco era un joven marino nacido en la calle del Arrabal en 1866; era hijo de Tomás Velasco y de María Ana de Bear y el cuarto de sus dieciséis hermanos. Sus padres tenían almacén de harinas y bacalao en los Arcos de Botín y más tarde en Atarazanas. Velasco, estudió en Santander, se graduó de piloto en La Habana, navegó en veleros de la matrícula y en la compañía de Larrínaga, pasando a Filipinas a la edad de 24 años. Era una figura de gran simpatía y arrogancia, soltero, alegre y de un enorme valor.

Los buques de cabotaje filipinos tenían sus capitanes y oficiales peninsulares, pero la dotación estaba formada por tagalos o chinos y para tenerla a raya, a partir del comienzo de la insurrección, la oficialidad no podía abandonar las armas ni un momento. Así sucedió que todos o prácticamente todos los vapores interinsulares, de forma más o menos sangrienta, fueron cayendo en poder de los filipinos (tal como sucedió al COMPAÑÍA DE FILIPINAS, al ANTONIO LÓPEZ, al BOHOL y varios más) con lo que la situación de las guarniciones españolas se vio desde el primer momento muy comprometida.

El SANTANDER, al mando de Velasco, nunca cayó en poder del enemigo y fue el último barco español que ondeó en aquel trozo lejano de la Patria, cuando ya legalmente había dejado de serlo, la bandera roja y gualda. Honroso privilegio para un barco con el nombre de nuestra ciudad. El SANTANDER ayudó a la escuadra de Montojo, salvó refugiando a bordo un sin número de familias españolas (no sólo durante la guerra con los Estados Unidos, sino en varias ocasiones anteriores) y se dedicó

de forma temeraria, con la bandera española a tope, desafiando a las fuerzas navales norteamericanas que habían barrido a la escuadra, a rescatar las guarniciones españolas desperdigadas por las Islas y a los pobres «castilas» perseguidos y atemorizados. El SANTANDER, convertido en una pimpinela naval, recogía a los fugitivos y los concentraba en los puertos de Manila y Singapoore para su repatriación en los buques de la Trasatlántica.

Propuesto repetidas veces Velasco para diversas condecoraciones militares españolas, rehusó el honor y falleció en el Hospital de San Juan de Dios de Manila el 11 de febrero de 1906, siéndole rendidos honores a su cadáver por los buques americanos, antiguos enemigos. Tal fue la popularidad y el respeto que rodeaban a este marino montañés.

A raíz de la terminación del conflicto se incorporaron a la flota el LUISA, el MAGALLANES y el SERANTES.

El LUISA era un barquito pequeño de unas 300 toneladas de registro, que es baja antes de 1907. El MAGALLANES era de 1.321 toneladas de arqueo, construido en 1880 por Schlesinger en Newcastle con el nombre de LIBELLE para la Lebuán & Borneo (Elliot) de Londres; tenía casco de hierro con pozo a proa, con 244'5 pies de eslora, 33'2 de manga y 18 de puntal; máquina de dos cilindros y 157 caballos y estaba acondicionado para el transporte de pasajeros y carga. Prestaba servicios cuando se compró en las colonias británicas de Malasia y al ser adquirido tomó el nombre de MAGALLANES.

El SERANTES procedía en su origen de la flota del Marqués de Campo, quien lo encargó en 1881 en los astilleros de Campbell, de Paisley, para hacer los servicios de enlace entre las islas, en combinación con la llegada de sus correos de España, con otro gemelo llamado ORDÓÑEZ. Tenía 138 toneladas, con máquina a popa de doble y de 50 caballos y con 96 pies de eslora total. Al desaparecer definitivamente la línea de Campo en 1890, el SERANTES pasó a la Compañía Marítima de Manila (Aldecoa) que era una importante naviera con veinte pequeños vapores de cabotaje interinsular.

El 10 de agosto de 1902 se registró a bordo del DOS HERMANOS, surto en el puerto de Manila, la sublevación de los tripulantes, que se hicieron dueños del buque asesinando al primer maquinista e hiriendo al capitán y oficiales que eran todos españoles. La policía filipina tomó el buque al abordaje y en la refriega cayeron tres insurrectos y quedaron heridos otros 25 que se tiraron al agua para huir.

La naviera de Gutiérrez navegó mucho después con bandera norteamericana y en los comienzos de la segunda Guerra Mundial aún conservaba el DOS HERMANOS y el MAGALLANES que seguramente desaparecieron en el conflicto. En 1938, y de la propiedad de D. José Alonso García, es alta en la flota de Gutiérrez el segundo MONTAÑES, que era un barco

viejo, mixto de carga y pasaje, de 1.236 toneladas, construido como LOCH GARRY en 1880 por Gourlay Bross, en Dundee para la Loch Line. Al principio de siglo lo adquirió la Compañía Marítima y lo rebautizó ANTONIO MCLEDO y de ésta pasó a Inchausti con el nombre de SORSOGÓN. Era de cubierta de abrigo, 210 pies de eslora y máquina *compound* de 100 caballos. Tampoco sobrevivió la guerra.

Este es, en muy breves líneas, el surco naviero montañés en el remoto archipiélago español del Extremo Oriente, hasta donde llegó en caliente el recuerdo de la mar de Cantabria.

LA AVENTURA NAVIERA FUERA DE LA MATRÍCULA

CAPÍTULO V



Navieros montañeses fuera de La Montaña.—La Trasatlántica;
Antonio López y sus comienzos.—La línea del ferrocarril.—
Los contratos de comunicaciones marítimas.—La guerra de los
diez años.—Marqués de Comillas.—Creación de la Trasatlán-
tica.—La guerra hispano-americana de 1898.—Siglo nuevo,
vida nueva.—Ocaso montañés de la Trasatlántica

EL despertar de las empresas navieras a vapor, promovido por hombres y capitales de la Montaña, no sólo se produjo en la matrícula propiamente dicha, es decir, en Santander y su provincia, sino que llegó mucho más allá de nuestra región en no pocos casos. La dispersión de montañeses en América y la proyección nacional de las fortunas montañesas, son las causas evidentes de este florecimiento de actividades marítimas nuestras, más allá de los límites de esta costa.

Los núcleos fundamentales de estos negocios corresponden como es lógico, a las últimas provincias españolas ultramarinas, cuajadas de hijos de la Montaña y sujetas todavía a la soberanía central cuando irrumpe a mediados del siglo XIX el invento del vapor y nacen las navieras con su acusada personalidad jurídica especial, que se va encuadrando en las diversas clases de compañías mercantiles o copropiedades navales.

Pero al lado de estas empresas de tipo colonial, con sus especialísimas características y con su encantadora pequeña historia, estudiadas en el capítulo anterior, han existido otras aventuras navieras fuera de Santander, promovidas por hombres, dineros y barcos muy nuestros, que bien merecen un breve estudio en este recuento general de las bodas de Cantabria con la mar oceánica, desde que comenzara la furia del vapor.

Son dos los principales ejemplos de este quehacer santanderino fuera

de Santander en lo que a la navegación mercante española se refiere. El primero corresponde sin discusión a la creación y promoción de la Cía. Trasatlántica una empresa de cuño auténticamente montañés, cuya historia memorable, es un suceso más de la historia de España, particularmente por lo que al siglo pasado se refiere, y que no puede ser ignorada en esta recapitulación, siquiera sea de forma muy breve y esquemática.

El segundo ejemplo abarca un grupo de importantes—muy importantes—navieras bilbaínas dedicadas al tráfico de carga en régimen tramp, principalmente. La participación montañesa de hombres y capitales de Santander y su provincia en dichas empresas navieras fue muy destacada y en algunos casos decisiva. Promociones de hombres de mar santanderinos, pasaron por estos buques al lado de sus compañeros de otras regiones.

Hemos recogido en este capítulo, como antes decíamos, un resumen esquemático de la historia de la Trasatlántica, con especial atención a su fase inicial, que es realmente la que se entronca por las personas y los barcos más entrañablemente a Santander. Está aún sin hacer la recopilación, estudiada y juiciosa de la Trasatlántica, de sus Presidentes, y de sus capitanes; el hacerlo sería un trabajo de un interés excepcional; y requeriría unas dimensiones adecuadas que escapan, por supuesto, al marco y contenido de una obra como la presente. Por otra parte, empresa de tal magnitud muy por encima de las posibilidades del autor de ésta, habría de ser fruto reposado de muchos años de investigación y trabajo. Quien escribe estas líneas, por especiales razones de vinculación a la Trasatlántica, aporta en este capítulo una visión fría y cronológica de hechos—en gran parte inéditos o imprecisamente contados—pero no puede ni debe irrumpir en el campo exclusivo de la pormenorización histórica que continúa abierto al investigador y—cómo no—al literato. La historia de la Trasatlántica y sus hombres, es la más formidable novela social de aventuras, de guerra y de política de toda la moderna historia de España, rodeada del ambiente más propicio y fácil para poder lograr con ella una obra maestra de las letras y de la mar.

A continuación del resumen esquemático correspondiente a los vapores de D. Antonio López, va una relación de cuatro navieras bilbaínas con marcado color montañés, desde la Vasco-Cantábrica de Navegación,—empresa auténticamente montañesa—hasta la Naviera Olazarri, en que los contactos son francamente débiles y de orden más bien afectivo.

No es pues, afán de apropiación indebida de glorias ajenas, el que nos lleva a escribir este capítulo, incluyéndolo en la Historia Marítima de Cantabria; es sólo un deber de gratitud hacia quienes desde fuera de casa, llevaron el nombre de nuestra Provincia a cimas muy altas en el concierto mundial de la navegación y le rodearon de prestigio y afectos. Su olvido sería falta absolutamente imperdonable y pecado cazarro de puebleri-

nismo localista. Las matrículas de Bilbao y Barcelona—como las de Habana y Manila—con nombres de Santander e impronta de sus hombres, son aún más dignas de nuestro afecto y recuerdo en estos casos, que la nuestra propia, entrañablemente unida ya a nosotros.

* * *

La Compañía Trasatlántica, como tal, se constituyó en 1881. Pero sus antecedentes históricos y navieros se remontan muchos años atrás, unidos a la vida y actividades de su fundador D. Antonio López y López, que es, sin duda, la máxima figura naviera de España en el siglo XIX y por supuesto, la más destacada de los últimos tiempos, de entre todas las mnotañesas emparentadas con el tráfico marítimo.

Son bastantes los trabajos biográficos escritos en torno a este excepcional capitán de empresas y no corresponde a este libro la relación de los sucesos personales de los protagonistas del negocio marítimo de Cantabria. De forma esquemática podemos decir que D. Antonio nació en Comillas el 14 de abril de 1817, de familia humilde e hidalga, como era normal en nuestra tierra y que quedó huérfano cuando tenía muy pocos años. En 1826 pasó a Andalucía a trabajar en casa de «montañeses», en Jerez de la Frontera o en Lebrija, regresando a Comillas insatisfecho del porvenir «jándalo» que las tierras del sur le brindaron. En 1830 emigra a Cuba, embarcando en Cádiz y empezó a trabajar en La Habana como empleado de comercio. En 1835 funda «La California», en Santiago de Cuba; un negocio de paños y artículos de vestir europeos, que en la Isla tenían gran aceptación entre la sociedad colonial española. En 1837 llama a su hermano Claudio al que asocia a su negocio dejándole, en La Habana como Jefe de Sucursales y apoderado General. En 1847 casó en Santiago con D.^a Luisa Brú, hija de catalanes, y con buena posición económica en la plaza y vende «La California». A los dos años, en 1849, toma contacto y amistad en Santiago con el ingeniero D. Patricio de Satrústegui, representante de una casa inglesa vendedora de maquinaria agrícola y con él concibe la idea de poner un servicio de vapor de Guantánamo a Santiago, por el norte de la Isla, para hacer el cabotaje tocando en todos los puertos.

Este recurso del cabotaje en vapores era pieza forzada en la expansión comercial de los negocios cubanos, dada la penuria de comunicaciones terrestres en la isla, y el incremento constante de la importancia comercial que desde mediados de siglo iban tomando las principales plazas cubanas.

En 1841, Antonio López regresa a España por primera vez; visitó Comillas volvió a Cuba y no repite viaje hasta 1844, tocando entonces en Madrid, París y Barcelona, aparte de su tierra natal.

La idea del vapor cabotajero—o «cayero», como se decía entonces en Cuba—fue cuajando y tras una serie de contactos con varios amigos hacendados y de forma muy principal con la firma Samá y Sotolongo, y el portugalujo D. Manuel Calvo, en unión del capitán D. Domingo Antón Valdés, solicita del General Armero, a la sazón capitán general de Cuba, la autorización para el establecimiento del servicio marítimo y para la construcción del buque en astilleros norteamericanos.

No fue fácil el conseguir del Gobierno central la autorización precisa, que no se obtiene hasta el 5 de marzo de 1851, en que el general O'Donnell concede el privilegio por un período de ocho años, sin perjuicio de la navegación a vela existente, para cubrir el Servicio de Guantánamo a Santiago y con la reserva en favor del Gobierno, para poder disponer del buque en caso de guerra.

No es razonable el pensar que en 1850 se hiciera el encargo en firme del buque, como frecuentemente se dice, ya que hasta el 10 de abril de 1852 no se hizo entrega en Filadelfia del GENERAL ARMERO, que tal fue el nombre del vapor construido para cubrir el servicio. Lo que sí es exacto es que la titularidad del buque aparece a nombre de Antonio López y Hermano, sociedad ésta fundada exclusivamente para el negocio del vapor y gestada en 1851 en Barcelona. De esta visita de D. Antonio a Barcelona entre 1849 y 1853 fecha esta última de venida a España y de la que existe constancia indudable, no puede afirmarse con plena seguridad su exactitud. Lo más natural parece que la sociedad, tal como se proyectó, se perfilase y constituyese en el propio Santiago de Cuba.

Lo cierto es que desde abril de 1852, el GENERAL ARMERO entra en servicio al mando del capitán D. Francisco Villar. Era un barco de casco de madera de 51,8 metros de eslora, 8,53 de manga y 5,8 de puntal; con 716 toneladas de arqueó (o desplazamiento acaso) 12 nudos de marcha en pruebas; a hélice; máquina de dos cilindros y 5,5 metros de calado máximo. Era mixto de carga y pasaje y si no el primero, uno de los primeros buques «a tornillo» con pabellón español y matrícula cubana. No debió ser muy larga la vida de este buque, que en 1856 no aparece ya en ninguno de los anuncios de líneas de navegación que llenaban profusamente las páginas del *Diario de la Marina*.

En 1852 comienzan las obras del ferrocarril de Madrid a Alicante y en 1853 viene a España definitivamente D. Antonio con su familia; el 14 de mayo de 1853 nace en Barcelona su segundo hijo varón, Claudio, que con el tiempo sería el segundo marqués de Comillas.

Surge en la mente de López el proyecto de crear su segunda naviera montada sobre la base del reciente ferrocarril del Marqués de Salamanca.

Para enlazar el servicio directo de París a Madrid, concibe una línea de vapores rápidos, que transporte desde Marsella a Alicante los pasajeros procedentes de París, para continuar después viaje por tren desde Alicante hasta Madrid. A fin de llevar adelante esta importante empresa, costosa y valiente, constituye la sociedad Antonio López y Cía., con domicilio social en Alicante y aportaciones de los capitales habaneros. Los principales socios son D. Antonio, su hermano Claudio, Satrústegui, Eizaguirre y muy posiblemente algún miembro de la familia catalana Girona.

La puesta en marcha del negocio, sincronizado con el de los ferrocarriles, requirió algún tiempo. Por lo pronto, Satrústegui, encargó a los astilleros escoceses de Denny, en Dumbarton, la construcción de tres vapores de pasaje que habían de llevar los nombres de ALICANTE, MADRID y MARSELLA y comienzan las conversaciones con las poderosas empresas ferroviarias para lograr la culminación del proyecto. Eran barcos de 790 toneladas de registro, 65,63 metros de eslora, 8,35 de manga y 5 de puntal, con capacidad para 200 pasajeros de cámara y con 300 caballos de potencia; eran de tres palos (como el ARMERO), proa de violín y máquina al centro.

Se inician los viajes en 1856, pero muy posiblemente con buques alquilados, ya que los primeros datos exactos de la presencia de los buques de Denny en el Mediterráneo no son anteriores a 1858, y concretamente la fecha de abanderamiento en Ferrol (procedente de Dumbarton) del MARSELLA es la del 18 de febrero de 1859 al mando del capitán D. Ramón Lagier. Todos se matricularon en Alicante, en donde radicaba la gerencia de la empresa (1).

En 1859 se pone de relieve, una vez más, el genio económico de López en materia naviera, al hacerse cargo del fletamento de una gran parte de la flota auxiliar de 60 barcos que precisa el Gobierno español para la campaña de África. PELAYO, CATALUÑA, WIFREDO, CID, BARCELONA, DUERO, THARSIS y AMÉRICA, entre otros, fueron fletados por D. Antonio y a bordo del último, asistió él mismo a las operaciones de desembarco y contrajo el cólera en el mes de febrero de 1860, estando el buque fondeado en Río Martín.

A principios de 1861 se incorporan a la flota el PARÍS y el CIUDAD CONDAL, este último concretamente el 21 de abril en Alicante. Este par de buques de 1.150 toneladas de arqueo y 67 metros de eslora, se compraron de segunda mano, para ampliar el número de salidas semanales de la línea mediterránea. Se adquirieron por Satrústegui en Londres por intervención de un tal Sr. Iglesias.

En este mismo año se produce el gran salto naviero de López. Había

(1) No se transcriben en este resumen histórico de Trasatlántica los detalles y características de sus buques porque lo harían muy extenso y fatigoso.

salido a concurso por tercera vez consecutiva en muy pocos meses, el contrato de comunicaciones marítimas, o de correo, de la Península con las Antillas. La primer empresa que en 1827 fue adjudicataria de esta línea fue la de Arrieta Villota y Cía., cuyos servicios habían finalizado en 1850. En este año de 1850, montó el Gobierno la línea con sus propios vapores, fracasando, por lo que sucesivamente se hicieron cargo del servicio Zancroni, Riansares Carriquiri y Gautier y finalmente la empresa de Los Catalanes con los vapores ALMOGAVAR, BERENGUER, AMÉRICA y ALMODOVAR.

Sacada a concurso la adjudicación, fueron rechazadas las cuatro propuestas presentadas en 1861 por Los Catalanes, Salamanca, Manzanedo y López, y repetida la licitación, sólo se presentaron Los Catalanes y Antonio López. El precio de los primeros fue el de 33.333 duros por viaje y de López tan sólo, 29.000 por lo que resultó adjudicatario en firme del servicio con fecha 10 de septiembre de 1861.

Para poner en marcha una línea de tamaña importancia era obvio que la empresa no estaba preparada ni disponía de número suficiente de buques. Reunió Antonio López a sus amigos y se unen a la aventura entre otros, los montañeses Roiz de la Parra, García Álvaro (socio de Ángel Pérez) y Sánchez de Movellán. D. Carlos Eizaguirre aportó la importante participación de la familia Calderón y otros banqueros, los Mitjans, se unieron también a la empresa. Se traslada la gerencia de Alicante a Barcelona y D. Claudio López y López a Cádiz, que fue el puerto base de la flota desde entonces, como punto de arranque para las expediciones americanas.

El negocio del «ferrocarril» estaba herido de muerte con la perspectiva del viaje directo Madrid-París a través de la nueva línea de Hendaya y entonces López se volcó hacia el prometedor servicio de América, del que él poseía ya una excepcional experiencia por sus años recientes de lucha comercial en la Isla.

Lo primero que hacía falta era improvisar una flota. Y no servían para tal cometido los barcos que ya poseía; al menos los más viejos. Obra de Satrústegui y de Iglesias fue la compra en bloque en Amberes y Londres de la maltrecha flota de la Societé Anonime de Navigation á Vapeur Transatlantique, es decir, la trasatlántica belga, quebrada ruidosamente en 1857 a causa de los percances sufridos, de la improvisación de sus servicios y de la falta agobiante de fluidez de caja, como ahora se dice (2). Toman estos buques los nombres de CANTABRIA (ex-BELGIQUE), CANARIAS (ex-CONSTITUTION), ESPAÑA (ex-CONGRESS), SANTO DO-

(2) Los detalles de esta quiebra, así como los de la operación de compra por España de los barcos, se relatan en *Naufrajos en la costa de Cantabria*, capítulo XII, R. G. E.

MINGO (ex-LEOPOLD I) e ISLA DE CUBA (ex-DUC DE BRABANT). Entre la quiebra y la adquisición por España, toda esta flota navegó bajo bandera británica y armadores varios con los nombres de PRINCESS CHARLOTTE, SOUTHAMPTON, PRINCE ALBERT, SCOTLAND, ENGLAND e IRELAND. No eran todos iguales, pero en líneas generales puede decirse que correspondían a 1.860 toneladas de registro, 82,6 metros de eslora, máquina de 400 caballos, una hélice y 600 pasajeros en dos clases. Dos de ellos se construyeron en Amsterdam y los otros dos en Amberes.

A estos cinco buques, se unió también por compra en Inglaterra, el ISLA DE PUERTO RICO de 1855 y 1.600 toneladas de arqueo, con capacidad para 859 pasajeros y muy distinto en aspecto de los del lote belga.

Obsérvese que todos los buques, siguiendo la norma de la línea del Mediterráneo, tomaron nombre de los enlaces cuyos servicios efectuaban. El SANTO DOMINGO, al suspenderse el servicio directo con la isla como consecuencia de su segunda y última emancipación, tomó el nombre de SANTANDER, siendo el primer buque de la flota de López que llevó el nombre de nuestra ciudad.

Simultáneamente se encargan dos unidades a Denny: el INFANTA ISABEL y el PRÍNCIPE ALFONSO. Con este programa, ya era posible el cumplimiento de las condiciones del contrato que exigía expediciones regulares partiendo bimensualmente de Cádiz para Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba. La primera salida la efectuó el ISLA DE CUBA a principios de 1862.

En este año, primer año de servicios trasatlánticos, se producen los inevitables accidentes en varios barcos de la flota, pero tan sólo uno fatal: la pérdida del CANTABRIA el 5 de marzo de 1862 en aguas de la Isla de Gomera, por vía de agua, cuando navegaba con tropas para Cuba. El casco se reflató el 14 del mismo mes pero se hundió definitivamente el día 27.

En 1863 se incorporan los dos magníficos paquetes de la casa Denny, que tenían 1.932 toneladas de registro, 85,7 metros de eslora, 11 nudos de marcha y una preciosísima estampa con tres palos veleros, proa de violín y chimenea elegante entre el trinquete y el mayor. Este par de buques fueron la definitiva consagración de López como naviero de prestigio sólido, gracias en muy gran parte a la excelencia de la construcción escocesa de sus cascos. También en este año comienza a prestar servicios en Cádiz una pequeña factoría para la reparación y recorrida de los buques a fin de viaje.

Los servicios de la línea del Mediterráneo zarpaban semanalmente todos los viernes de Cádiz con escalas en Málaga, Alicante, Barcelona y Marsella. Los trasatlánticos salían los días 15 y 30 de cada mes con escalas en Tenerife, San Juan de Puerto Rico y La Habana. Al regreso

tocaban Vigo y excepcionalmente se llegaban hasta Santander para volver a arrancar de Cádiz.

La participación de la flota de Antonio López en las operaciones de desembarco en la Isla de Santo Domingo que solicitó el regreso a la corona de España, fue trascendental y le valió a su creador la primera distinción real: la Gran Cruz de Isabel la Católica.

En 1865 comienzan los estudios para la instalación de una gran factoría de reparación de buques con dique seco en Cádiz y se adjudica a la empresa de Antonio López y Cía., el contrato de comunicación regular y correo con los puertos del Golfo de Méjico, contrato que Antonio López transfiere seguidamente a su amigo y paisano D. Ramón Herrera, propietario de la Cía. de Vapores Correos españoles de las Antillas y Seno Mexicano, y que fue el primer Conde de la Mortera. Sin embargo, pasado algún tiempo, López recaba para sí este servicio y a él dedica sus vapores CIUDAD CONDAL y PARÍS, que habían abandonado el servicio del Mediterráneo, cada vez más flojo y menos atractivo para el coraje emprendedor de D. Antonio. Esta línea secundaria del Golfo, enlazaba en La Habana con el correo que llegaba de la Península.

En 1866, en un piso de la Plaza Vieja, abre una «casa de giro y banca» a nombre de A. y C. López y López; fue este tanteo santanderino el origen de los futuros negocios bancarios de la familia.

1867 es otro año importante para la empresa. Se registra en él la pérdida del CIUDAD CONDAL, el 12 de agosto, cerca de Veracruz; esta baja fue cubierta por el MARSELLA, sacado apresuradamente de la línea del Mediterráneo.

El 16 de febrero de este año se celebró el nuevo contrato para la adjudicación de comunicaciones con las Antillas. Habían pasado inexorablemente los cinco años del anterior, ganado por López. La lucha fue terriblemente reñida. Al abrirse las propuestas resultó más barata la del armador inglés Mitchell, seguida de la del naviero gaditano Alcón y en tercer lugar la de D. Antonio López, que ofreció doce buques para el servicio. Se adjudicó al primero, pero protestado el acto administrativo por López en principio y después, en forma violenta, por Alcón, el Gobierno lo anuló, adjudicándolo a éste, quien, al no poder cumplirlo por tener su flota muy comprometida en el tráfico regular europeo, hubo de cederlo a D. Antonio. Esta serie de coincidencias y sobre todo la guerra española con las repúblicas del Pacífico, que fue el principal argumento determinante de la nulidad de la adjudicación el 3 de enero de 1868, en aras a la seguridad militar de la patria, le valió a López el arranque definitivo y sin obstáculos en pos de su impresionante destino naviero. El contrato se firmó el 16 de abril de 1868; tenía una duración de diez años y la subvención era de 60.500 escudos por viaje redondo.

Los servicios se modificaron. En la línea de América se suprimió la escala de Canarias por no hacer la competencia a la empresa catalana recientemente concesionaria de la línea Península-Canarias. Se aprueba el proyecto definitivo para la factoría y dique de Cádiz; se traslada la razón social definitivamente de Alicante a Barcelona y comienza a rendir frutos óptimos el último paquete de la flota, el ANTONIO LÓPEZ, entregado en enero de 1866 por Denny; era una excelente repetición mejorada de los INFANTA ISABEL y PRÍNCIPE ALFONSO, los cuales por cierto, pasaron a llamarse COMILLAS y GUIPÚZCOA a raíz del triunfo de la Gloriosa en 1868.

En 1869 comienza en serio la guerra cubana de los diez años. La situación del erario nacional era desastrosa y las perspectivas, por tanto, francamente desalentadoras. Antonio López compromete toda su flota para el transporte de 20.000 voluntarios a la Isla de Cuba y suspende para ello todos sus viajes comerciales. Es el comienzo de su siembra—generosa y hábil—que le consolidaría política y económicamente cerca de los gobiernos de Madrid, haciendo cada vez más incommovible su prestigio como patriota y naviero. Este juego peligroso y valiente, lo supo mantener durante toda la larga campaña separatista hasta la paz de Zanjón; son varias las anécdotas reales que se cuentan de su noble y audaz comportamiento de entonces, cuando se jugaba a cara o cruz su ya considerable fortuna, al albur de la victoria de una guerra larga, difícil y con unos gobiernos débiles y sin recursos.

Para entonces los vapores correos de Antonio López ya salían regularmente de Santander todos los días 11 y 26 de cada mes.

En 1870 se reanuda el servicio regular civil y se contrata la construcción en Inglaterra de tres nuevos buques: el MÉNDEZ NÚÑEZ, el SANTANDER (2.º) y el PASAGES. El primero se entregó pronto; era un barco que muy posiblemente estaba ya en construcción cuando se compró. Lo hacía Napier en Glasgow. Era grande; de 2.321 toneladas de registro y 86,7 metros de eslora; con tres palos y máquina de 1.400 caballos; de línea muy graciosa y elegante. Este barco, sin embargo, no dio buenos resultados y jamás cumplió fielmente con las condiciones contractuales exigidas por el Estado; duró en activo hasta 1887 y se vendió para desguace en 1892.

En 1870, en febrero, se registró un grave accidente del ALICANTE que, estando fondeado de entrada en la Estaca, rompió la cadena y varó en roca. Fue laborioso su reflotamiento por la goleta a vapor, de guerra, BUENAVENTURA, que lo llevó a Ferrol. Entonces servía ya con el MADRID, una línea secundaria de cabotaje desde Santander a Barcelona, que enlazaba con la llegada del correo de América; a eso había quedado reducida la, un día célebre, línea «ferroviaria» del Mediterráneo.

En 1871 se vende el *PARÍS* en Cuba y se pierde el *CANARIAS* en la Isla de Santa María (Azores) el 31 de octubre, cuando regresaba de La Habana a Cádiz en circunstancias poco claras que hacen pensar en la posibilidad de algún sabotaje. Al año siguiente—1872—se vende el *MARSELLA* a Jiménez y Ayala de La Habana (3), con lo que se abandona el servicio de Habana a Sisal y Seno Mejicano. Se construyeron en este año el *PASAGES* y el *SANTANDER* nuevo.

El *PASAGES* se encargó a los astilleros londinenses de J. & W. Dudgeon, para hacer la línea de cabotaje con extensión hasta Burdeos o Saint Nazaire, en compañía del *MADRID* y el *ALICANTE*. Tenía sólo 792 toneladas de registro y 70 metros de eslora; andaba 11 nudos y tenía capacidad para 50 pasajeros con unas mil toneladas de carga. Era de sólo dos palos y proa recta con una construcción muy curiosa a base de espardeles corridos.

El *SANTANDER* realmente no empezó a prestar servicio hasta 1873, que fue un año movido. También lo construyó Dudgeon, en Gravesend, y era una unidad de corte clásico, pero de condiciones magníficas. Tenía 2.500 toneladas de registro, 87,6 metros de eslora, tres palos, capacidad para 1.100 pasajeros y 67 tripulantes y unos 1.700 caballos de fuerza. La llegada de este barco coincide con un período álgido de la historia militar del país. Se le puso *SANTANDER* porque ya para entonces hacía dos años que se había vendido el anterior de este nombre (4).

En plena guerra cubana surge la chispa de la última campaña carlista en el norte. Trajeron por consecuencia estos sucesos, la suspensión de la línea de cabotaje, el envío del *PASAGES* a Cuba con tropas y después, finalmente, la creación de un servicio semanal rápido entre Santander y Burdeos a cargo del *PASAGES* y el *MÉNDEZ NÚÑEZ*, al objeto de mantener para el Gobierno de Madrid un enlace permanente con Francia, cortadas como estaban entonces por los carlistas las comunicaciones fronterizas.

En aquel año, D. Antonio López trasladó su residencia a Santander, alojándose con toda su familia en el segundo piso del número 22 del Muelle, desde donde regía con mano hábil y experimentada los destinos de su ya poderosa flota de vapores correos.

Al suprimirse la línea de cabotaje, también se vendió el *MADRID*, que fue adquirido por Herrera, de La Habana, quien lo tuvo en sus servicios regulares hasta 1887, primero como tal y luego con el nombre de *NUEVO MOCTEZUMA*. Casi al mismo tiempo se vende también el *ALICANTE* y también lo adquiere el propio Herrera. El 14 de junio de 1881 se había de perder en aguas cubanas cuando transportaba tropas españolas.

(3) El *MARSELLA* pasó después a la flota de Herrera.

(4) El *SANTANDER* 1.º volvió a ser *SCOTLAND* y acabó con este nombre y pa-bellón inglés en 1885.

Al acabarse la campaña carlista, Antonio López pide la concesión para el relleno del Promontorio, de San Marcos a San Martín, con objeto de crear en Santander, cabecera ya de línea trasatlántica, un muelle de reparaciones y carboneo para los buques de su flota. Que por cierto se incrementó en 1875 nada menos que con cinco grandes unidades. Fueron éstas la pareja GIJÓN y CORUÑA, de origen español; la pareja CIUDAD CONDAL (2.º) y HABANA, de origen alemán, y finalmente el entonces sensacional paquete a vapor ALFONSO XII.

La pareja española se compró en marzo de 1875 a unos armadores asturianos, Olavarría y Lozano, quienes la habían construido en 1872 en Sunderland y los habían puesto en servicio desde el Cantábrico a Cuba en competencia con Antonio López. Eran dos buenos barcos, de más de 2.000 toneladas de registro y casi otro tanto de bodega, con 114 pasajeros y 90,6 metros de eslora y se habían llamado bajo su contraseña MARQUÉS DE NÚÑEZ y PEDRO F. PIDAL. La casa Olavarría y Lozano, de gran tradición naviera en Asturias, hizo el siglo pasado algunos importantes intentos en pro del tráfico trasatlántico de pasajeros, sin suerte.

La pareja CIUDAD CONDAL (2.º) y HABANA (1.º) eran los trasatlánticos alemanes WASHINGTON y ERNST MORITZ ARNDT; se compraron en Gibraltar. Eran dos buques bonitos de través, aunque con la proa de pie curvo y muy llena, rematada de un pomposo mascarón. Eran de dos palos y cruzaban ambos. Tenían 2.600 toneladas de registro, andaban 12 nudos y medían 96,6 metros de eslora.

El ALFONSO XII (primero de este nombre) fue una obra maestra de Denny. Tenía 110,6 metros de eslora, 3.000 toneladas de arqueo y 14 nudos de marcha, 244 pasajeros de 1.ª y 2.ª clase y un primor de línea y aparejo de tres palos que le daban una prestancia grandiosa. Cuando se botó, era el mayor buque de España y costó 14 millones de reales. Llevaba el busto del rey Alfonso en el mascarón de su proa y causó auténtica admiración en todos los puertos que tocara en su corta vida. D. Antonio López preparaba sus armas con vistas al nuevo contrato estatal, próximo ya a expirar el de 1866.

Pero no descuidaba además sus relaciones públicas y su valiosa actuación en el campo económico de la política. En 1867 crea el Banco Hispano Colonial, pone incondicionalmente todos sus buques al servicio del urgente transporte de las fuerzas de Martínez Campos y ofrece al Gobierno 25 millones de pesetas para acabar con la guerra de Cuba. El Marqués de Campo, rival ya de López en todos los terrenos, ofrece también su apoyo al Gobierno en una pugna de méritos que había de concluir de forma trágica.

El Gobierno aceptó la esplendidez patriótica de López y así comienza el final de la dolorosa guerra de los diez años, a cuyo fin contribuyó de forma realmente decisiva, la actuación de D. Antonio.

El 14 de octubre de 1876—ya está Antonio López cosechando al lado de sus éxitos impresionantes, sus grandes amarguras—pierde a su hijo mayor D. Antonio López Brú, en quien tenía puestas todas sus esperanzas y al que había preparado con especial esmero para continuador suyo; era además el mozo de muy brillantes condiciones para el mundo de los negocios y nadie sabe a qué altura podría haber llegado la Trasatlántica con Antonio López Brú a su frente, de no haber surgido inesperadamente esta muerte.

En este año de 1876 la flota transporta a Cuba 21.000 hombres y el Rey Alfonso XII revista en Cádiz una formación naval compuesta por unidades de las escuadras española e inglesa y de la empresa de López; el espectáculo fue grandioso. La futura Trasatlántica había conquistado un puesto institucional sin precedentes en el concierto nacional y sus buques se tuteaban con los de la Armada, en la balanza de los triunfos y en el protocolo regio.

En el puerto de Santander, doña Isabel II visitaba y admiraba el ALFONSO XII en una jornada inolvidable.

Y llegó el 77. El setenta y siete trajo el nuevo concurso y a él concurrió la rivalidad enconada del Marqués de Campo. Cuando se abrieron los pliegos Olano y Larrinaga ofrecía 29.000 duros, Campo 21.500 y Antonio López 20.000 por viaje. Se lo adjudica el montañés por bien escaso margen. Entretanto, aquel año, transportaba 12.000 hombres más a Cuba, encarga cuatro nuevos buques para atender a la extensión a que le obliga el nuevo contrato hasta las repúblicas de América Central y sufre el disgusto de la pérdida del ISLA DE CUBA.

El ISLA DE CUBA se perdió en nuestra casa, a la entrada de Suances, en Punta Ballota el 1.º de abril de 1877, en medio de niebla, cuando venía de Cuba a Santander. No pudo reflotarse. Sus restos se extrajeron parcialmente en 1898 por unos chatarreros de Torrelavega.

Llegó la paz de Zanjón y acaba la guerra de Cuba. Comenzaba la repatriación de las fuerzas y D. Antonio era recompensado por D. Alfonso XII con el título de Marqués de Comillas. En Cádiz, el GUIPÚZCOA inauguraba el nuevo dique de Matagorda el día 3 de julio de 1878 y el día 17 de octubre, D. Antonio López, su hijo Claudio y D. Manuel Calvo vinieron desde Comillas a Santander, visitaron al CIUDAD CONDAL, al CORUÑA y al GIJÓN atracados los tres en nuestro puerto y siguen a Madrid. Se compra en construcción sobre gradas británicas, el CIUDAD DE CÁDIZ de 3.200 toneladas y 112 metros.

Antonio López estaba apurando los últimos sorbos de su vida sin presentirlo. El año 1881 fue para él definitivo, crucial. Aquel año se casó su hijo Claudio en Barcelona con D.^a María Gayón; el destino lo había jugado la pasada de convertirlo en heredero del enorme legado paterno en dineros, en empresas, en responsabilidades y en deberes inexorables.

El 1 de junio de 1881 quedaba constituida, por decisión de D. Antonio, la Compañía Trasatlántica como sociedad anónima; a ella se aportaba la totalidad de la flota e instalaciones de Antonio López y Cía., incluso las unidades en construcción, el dique seco y la factoría de Matagorda. El capital social era de cincuenta millones de pesetas y simultáneamente pone en circulación 30.000 obligaciones más de 500 pesetas cada una. La Presidencia se reservó a D. Antonio y la Vice-presidencia a su íntimo colaborador y auténtico brazo derecho D. Manuel Calvo. Los consejeros titulares eran D. Pedro Sotolongo, D. Antonio Vincent, D. Francisco Romero-Robledo, D. Isidoro Pons, D. José Carreras, D. Agustín Robert, D. Claudio López Brú, D. Eusebio Güell, y D. Manuel Girona; entre los consejeros suplentes aparecen D. Patricio de Satrústegui, D. Carlos de Eizaguirre, D. Claudio López y López, D. Ángel B. Pérez, D. Antonio Sánchez de Movellán, D. José Ulloa y D. Manuel Arnús. Está claramente perfilado ya el signo capitalista y nacional de la potente empresa y por lo tanto la participación montañesa y su intervención en el negocio, va debilitándose progresivamente, a medida que la sociedad crece y se agiganta.

Ya estaba creado el instrumento adecuado a los propósitos de D. Antonio; la Trasatlántica con domicilio social en Barcelona, aglutinante de grupos financieros potentes y a nivel nacional. A ella había que pasar el contrato de comunicaciones del que era beneficiaria la extinta Antonio López y Cía., y se consiguió, no sin dificultades, gracias al trabajo e influencia de D. Antonio. No hay que olvidar que para entonces ya existía el inevitable corro de adversarios que en torno a sí levanta cualquier empresa humana de grandes proporciones. La Trasatlántica, recién nacida, pasaba a heredar no sólo los méritos y aciertos de la línea de vapores correos de Antonio López, sino su larga cola de envidias y rencores, que con el paso de los años, se prolongaría en un tópico político —una manzana podrida en discordia— para todos los gobiernos y parlamentos que se sucedieron en España.

Aquel año inauguraba el muelle del Promontorio en Santander el correo CORUÑA y se anuncia el propósito real de veraneo en el norte. D. Alfonso XII opta por Santander y el Marqués de Comillas ofrece su casa a la real familia. Acepta D. Alfonso la invitación y se traslada la corte de España a Comillas. Las dotes exquisitas de tacto, lealtad, audacia y señorío de López llegan a su cenit con este motivo, que es la cima de su vida pública y la consagración definitiva de su genial personalidad.

En aquel verano, aprovechando la estancia de los Reyes en su casa, organiza la famosa Revista Naval de Comillas. D. Alfonso y su esposa contemplan el desfile y evolución de media flota de Trasatlántica concentrada en Santander y reunida en Comillas; fueron los correos PUERTO RICO, CIUDAD CONDAL, ALFONSO XII, GIJÓN, ESPAÑA y ANTONIO LÓPEZ.

Los reyes quedaron encantados de la hospitalidad cordial y señora del hidalgo montañés. A los ocho días de la Revista Naval, D. Alfonso devolvió la visita a bordo del ANTONIO LÓPEZ en aguas de nuestra bahía, en donde se celebró un almuerzo y en el que el joven monarca no regateó frases de elogio cordiales y entusiastas en favor de la figura que era «gloria de la Marina española»: D. Antonio López y López, Primer Marqués de Comillas, Grande de España desde el 31 de octubre de aquel mismo año, por concesión real e hijo adoptivo de Santander por acuerdo del Ayuntamiento de nuestra ciudad, en prueba de su agradecimiento de cuanto estaba haciendo sin descanso en pro de nuestra tierra y por cuanto la enaltecía con su prestigio.

Todavía hay en este año excepcional de 1881 una última efemérides importante para Santander: la iniciación de la obra del Seminario Pontificio de Comillas costeada por el Marqués. Finalmente el 9 de noviembre se botó en Dumbarton el orgullo futuro de la flota: el ANTONIO LÓPEZ.

Se entregó a finales de febrero de 1882. Fue un barco excepcional, de 3.700 toneladas de arqueo, 113 metros de eslora, 1.325 pasajeros de cabida, 16 nudos de marcha y 4.100 caballos. Sin duda, el barco más bello de cuantos constituyeron la flota de Trasatlántica en su primera época; tenía casco de acero, luz eléctrica, máquina de hielo y sus alojamientos y decoración fueron extraordinarios. Nada más recibido por la compañía, se pasó a los astilleros el encargo de repetir el proyecto en otras dos unidades gemelas, que fueron el CIUDAD DE SANTANDER y el CATALUÑA, mientras que a la factoría de Lobnitz, en Renfrew, se encargaba un buque de especial diseño para el tráfico interamericano de enlace, que fue el MANUEL L. VILLAVERDE, con 1.539 toneladas de registro y 80 metros de eslora; tenía muy buena ventilación y se incorporó al servicio Cuba-Centro América. Aquel mismo año se compró por la empresa el muelle Travieso en la bahía de La Habana.

La última empresa naviera de López fue la creación de la flota de la Compañía General de Tabacos de Filipinas, que quedó bajo el control de Trasatlántica, en un duro momento competitivo para las aspiraciones del Marqués de Comillas en la ruta del Extremo Oriente, de la que conseguiría la adjudicación del contrato el Marqués de Campo, con su ya importante flota, rival enconada de la de D. Antonio.

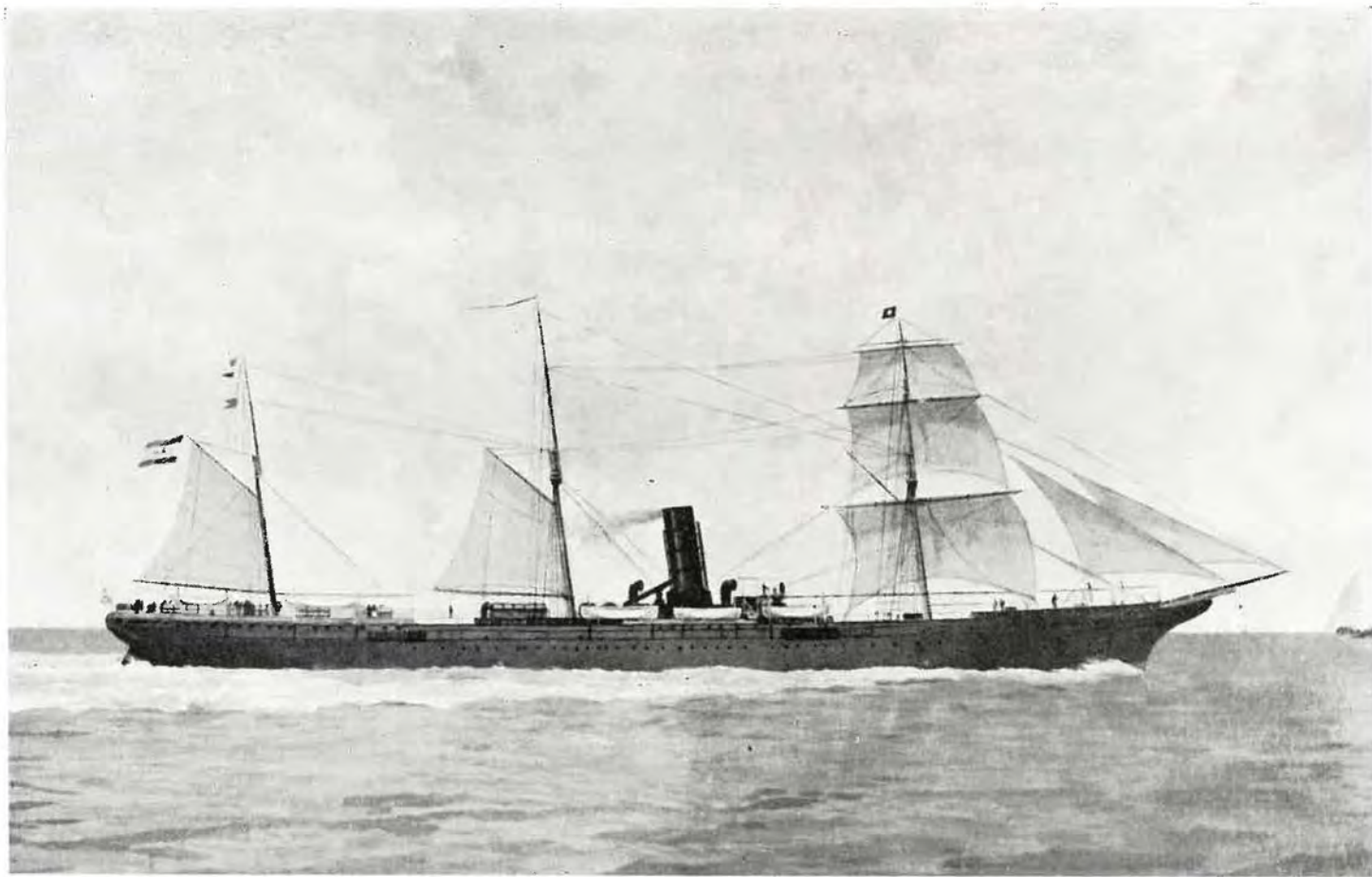
El día 16 de enero de 1883 fallecía en Barcelona el primer Marqués de Comillas, D. Antonio López del Piélagos y López de Lamadrid, casi de repente, de una bronconeumonía, al parecer, sin demasiada gravedad



El primer HABANA de la Trasatlántica. Se construyó en 1872 y se desguazó en 1901. Sirvió de buque hospital en Santander en 1898 cuando la repatriación de las dotaciones de la escuadra del almirante Cervera



El MÉNDEZ NÚÑEZ se construyó en Inglaterra en 1870 y se vendió en 1892. Desplazaba 4.100 toneladas



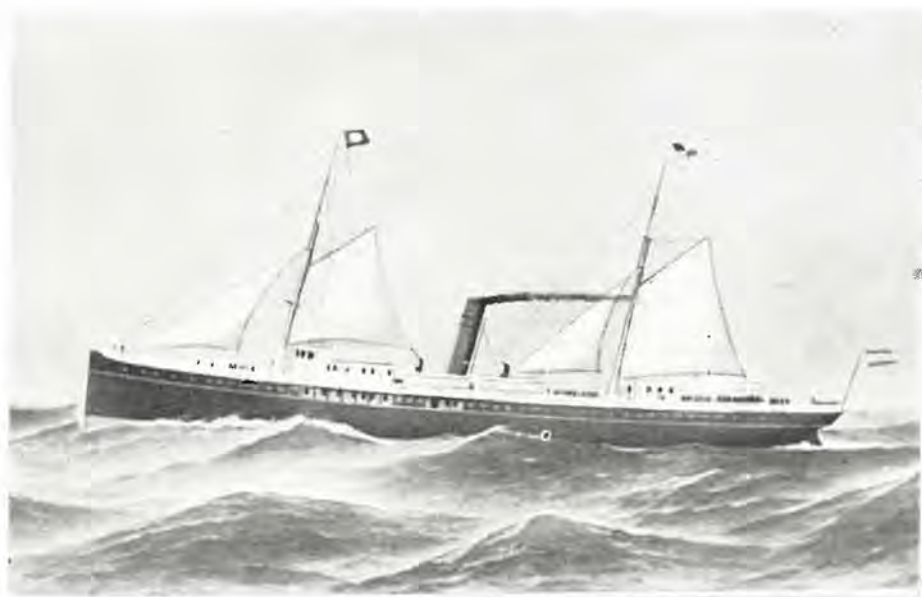
El correo CIUDAD DE SANTANDER, construido en Escocia en 1883. Era gemelo del ANTONIO LÓPEZ y del CATALUÑA. Se perdió en el estuario del Río de la Plata el 24 de mayo de 1895



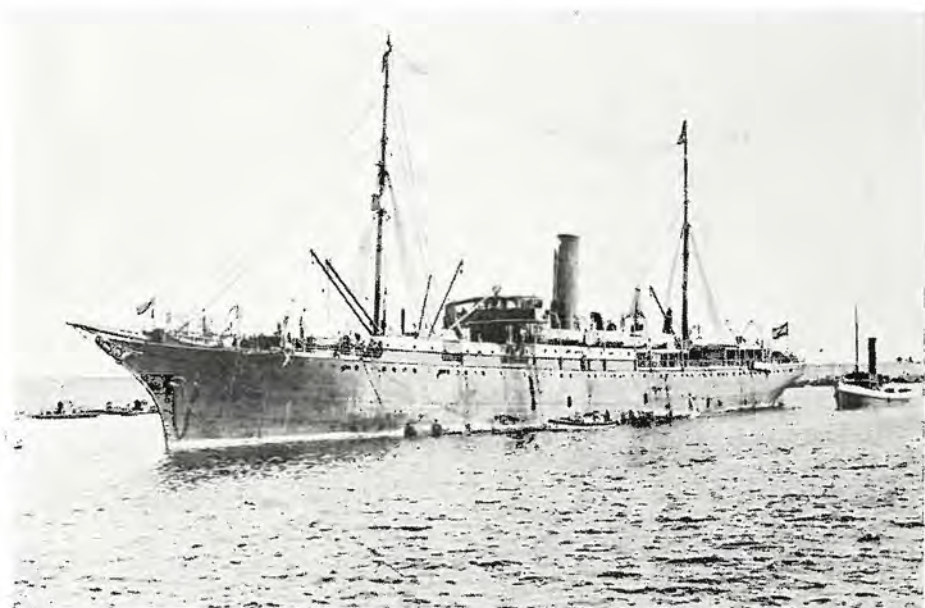
El REINA MARÍA CRISTINA en sus últimos años, cuando hacía cruceros de turismo a Inglaterra. Aparece atracado en el muelle de Maliaño y al fondo destructores franceses. (Foto Julnay)



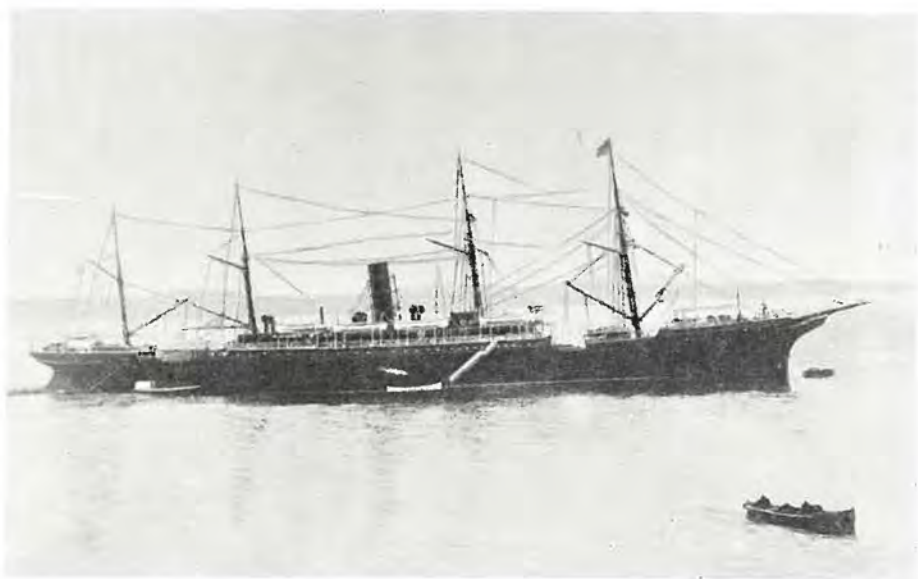
El segundo ALFONSO XII de la Trasatlántica. Desplazaba 9.300 toneladas y se construyó en Newcastle en 1888. Fue hundido durante la guerra de Cuba, el 5 de julio de 1898 a la entrada de Mariel



El RABAT de Trasatlántica. Antiguo PASAGES. Se construyó en 1872, se vendió en 1913 y naufragó en 1929. (Cortesía de la familia G. Camino)



El CATALUÑA, después de su última transformación. Este trasatlántico se construyó en 1883 y se perdió en Villa Cisneros en 1923



El ALFONSO XIII fondeado en la bahía de Santander. Era gemelo del REINA MARÍA CRISTINA y fue construido en 1888 en Escocia



El trasatlántico ALFONSO XIII naufragó en la bahía de Santander el 5 de febrero de 1915, perdiéndose totalmente. La fotografía (de Duomarco) lo muestra tal como quedó después del accidente



El ISLA DE PANAY saliendo de Santander. Había sido construido en 1882 y fue adquirido por la Compañía General de Tabacos de Filipinas, pasando después a la Trasatlántica. Se perdió en la Guinea el 7 de diciembre de 1929



El Ogoño, de la Naviera Olazarri en el puerto de Rouen. Era de 1894 y se vendió en 1922

COMPANÍA DE NAVEGACIÓN OLAZARRI

ARMADORES



GARTEIZ Y MENDIALDUA

	<i>Toneladas.</i>		<i>Toneladas.</i>
<i>Otoyo</i>	5.800	<i>Oriñon</i>	3.800
<i>Ontaneda</i>	5.700	<i>Ogoño</i>	3.650
<i>Oleta</i>	5.700	<i>Olazarri</i>	3.700
<i>Otañes</i>	4.800	<i>Ollargan</i>	3.300
<i>Onton</i>	4.300		

Lineas regulares y mensuales desde Ambères y Havre para la Habana, Veracruz, Tampico, Progreso y Nueva Orleans.

Linea regular desde Nueva Orleans á Génova.

Para fletamento y demás detalles dirigirse á los señores

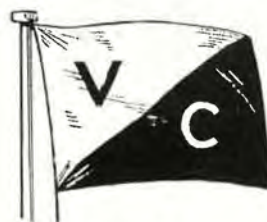
GARTEIZ Y MENDIALDUA
BILBAO

Anuncio de la Naviera Olazarri publicado en El MUNDO NAVAL en 1901



Compañía de navegación

VASCO-CANTÁBRICA



Oficinas:

Ripa, 7
BILBAO

Sardinero . . .	3.467	tons. D. W.
Mouro	3.217	—
Izaro	2.620	—
Uribitarte . . .	2.460	—
Maliaño	2.340	—
Axpe	1.826	—
Desierto	1.660	—
Pedrosa	1.540	—
Luchana	1.350	—
Zorroza	1.280	—



Anuncio de la Vasco-Cantábrica de Navegación de 1903 y fotografías de la pérdida del SENDEJA en el puerto de Castro Urdiales el 15 de febrero de 1901

en principio. Lo cierto es que su humanidad estaba muy quebrantada y que los titánicos esfuerzos hechos en los últimos tiempos para la consolidación de la Trasatlántica como línea oficial española por antonomasia y los graves disgustos que el mundo de los negocios le reservó para sus últimos años, fueron causas, sin duda, que contribuyeron lógicamente al rápido desenlace.

El rastro espectacular que en la economía española dejó D. Antonio López, excede a cuanto se pueda pretender resumir en unos pobres renglones.

Pero volvamos al mundo naviero.

Trasatlántica y sus barcos quedan al mando de D. Claudio López Brú, el segundo Marqués de Comillas, hoy en proceso de beatificación. Era barcelonés, a pesar de lo cual sentía gran cariño por la tierra de sus mayores y así concluyó la obra de sus padres en Comillas, levantando el Seminario y el Palacio de Sobrellano.

Los primeros pasos de D. Claudio desde la presidencia de la Compañía, se dirigieron a terminar con la difícil e incómoda situación de la ruta de Filipinas, que atormentaba no poco la exquisita elegancia espiritual del buen marqués.

Consigue llegar a un acuerdo con el rival de su padre y adquiere una gran parte de su flota, incorporándola a Trasatlántica, la cual se subroga en el contrato con el Estado e irrumpe ya así de forma oficial en la línea de Filipinas. Los once barcos adquiridos fueron: el REINA MERCEDES, VERACRUZ, TURIA, VENEZUELA, SANTO DOMINGO, ESPAÑA, MÉJICO, BARCELONA, PANAMÁ, VIÑUELAS y EBRO; pagó por ellos D. Claudio diez millones de pesetas, la mitad en efectivo y la otra mitad en papel de acciones y obligaciones.

Con la entrada en servicio del CATALUÑA y el CIUDAD DE SANTANDER, gemelos del ANTONIO LÓPEZ y la incorporación de la flota del Marqués de Campo, la lista de buques de Trasatlántica es ya realmente impresionante. El último barco que se entregó fue el ESPAÑA, en el puerto de Cádiz. Ya para entonces, D. Claudio había sido designado gentilhombre por Alfonso XII.

Volvió la mala racha y se produjeron dos bajas muy sentidas: la del GIJÓN y la del ALFONSO XII. El GIJÓN se perdió trágicamente el 21 de julio de 1884 en aguas de Finisterre, abordado por el mercante inglés LAXHAM, pereciendo 116 personas, entre ellas el capitán del GIJÓN D. Baldomero Iglesias, de Torrelavega, que sucumbió heroicamente y conforme a las viejas tradiciones de la mar; también se ahogó su segundo oficial el santanderino D. Gonzalo Lavín Casalís. La Compañía cambió el nombre de uno de sus buques recién adquiridos, el EBRO, y le dio el nombre de BALDOMERO IGLESIAS en homenaje al bravo marino montañés; la ceremonia del cambio se efectuó en el puerto de La Habana y con asis-

tencia de Norberto Iglesias, primer oficial de la compañía y hermano de Baldomero.

El ALFONSO XII se perdió totalmente el 13 de febrero de 1885 en el bajo de Gando frente a Punta Melenara, en las Palmas. No hubo desgracias, pero se perdieron diez millones de reales en oro que iban a su bordo destinados a la Hacienda de Cuba. Pasados los años consiguieron recuperarse nueve de las diez cajas que contenían el tesoro. También se perdió un paquete importante de papel de la lotería española, asegurado en 39.000 pesetas y que era el envío completo destinado a la isla. El oro estaba asegurado en París.

En este mismo año son baja el BARCELONA, el CORUÑA y el PUERTO RICO, que se venden a armadores de segunda fila y se anuncia el nuevo contrato con el Estado. Éste obliga a hacer la extensión desde Cuba a Veracruz, Nueva York y Colón; a cubrir las líneas de Marruecos y Fernando Poó y a crear la nueva del Plata. Este contrato se firma el 28 de junio de 1887 y empuja a Trasatlántica a la adquisición plena de la flota de la Cía. General de Tabacos de Filipinas, que estaba formada por cuatro hermosísimos buques a saber: ISLA DE LUZÓN, ISLA DE MINDANAO, ISLA DE PANAY e ISLA DE CEBÚ. Todos quedan en la línea de Extremo Oriente. Para la línea de correíllos del Estrecho, que es la que salía de Cádiz para los puertos marroquíes, compra el TÁNGER y cambia de nombre el PASAGES poniéndolo RABAT y adquiere el MOGADOR; eran los dos nuevos, barcos pequeños, pero dedicados habitualmente al transporte de pasajeros en régimen de trasbordo desde los puertos cabecera de líneas.

El día 20 de diciembre de 1887 inicia su primer viaje a la Guinea el SAN FRANCISCO—antiguo TURIA del Marqués de Campo—y se encarga en Inglaterra la construcción de dos grandes trasatlánticos: el nuevo ALFONSO XII para la línea de Cuba y el BUENOS AIRES para la del Plata.

En 1888 se adquiere para la línea de Marruecos otra unidad pequeña, el LARACHE, y para los trasbordos de Filipinas un buque de porte análogo que es el ELCANO. Emprende la Compañía su labor colonial en Guinea creando las factorías de Fernando Poó y Elobey y se contrata la construcción de una pareja excepcional de buques para la línea antillana: serán el ALFONSO XIII y el REINA MARÍA CRISTINA. Estos dos barcos, hechos por Denny Brothers en Dumbarton, marcan el punto culminante de la época romántica en arquitectura naval. Tenían cuatro palos, una chimenea y proa de violín. Registraban 5.100 toneladas, su eslora llegaba a los 124 metros y andaban más de 17 nudos. Eran y fueron durante toda su vida, correos espléndidos, que dieron un gran resultado técnico y comercial.

En 1889 se empezó a construir en el propio astillero de Matagorda un barquito de casco de acero y vapor, que fue una de las primeras cons-

trucciones metálicas serias que se hicieron en España. Tuvo 732 toneladas y se llamó JOAQUÍN DEL PIÉLAGO, tomando su nombre en recuerdo del primer Director Gerente de Trasatlántica, comillano y yerno de D. Antonio López, que murió precisamente en Comillas en 1890, antes de entregarse el buque.

Se registra en 1889, el 21 de febrero la pérdida del primer «Isla» de la Tabacalera, el ISLA DE CEBÚ, que cayó en la Estaca de Vares el 21 de febrero, en viaje de Santander a Coruña. Por el contrario se construyó en Inglaterra un nuevo buque grande para la línea de Buenos Aires, el MONTEVIDEO, gemelo del propio BUENOS AIRES; también estos barcos fueron excelentes en su juventud. Eran de línea radicalmente diferente de la pareja de Dumbarton; tenían proa recta y—en principio—tres palos y en general ya, la clásica silueta de vapor de pasaje, de comienzos de siglo XX; arqueaban 5.300 toneladas y tenían 125 metros de eslora. Su velocidad no pasaba de 14 nudos.

Al año siguiente se registra la trágica pérdida del VIZCAYA, que era precisamente el segundo SANTANDER, al que se cambió el nombre al entrar en servicio el reciente CIUDAD DE SANTANDER. Se hundió por abordaje con un velero norteamericano, el 30 de octubre de 1890, cuando regresaba de Nueva York a La Habana, a la altura de Barnegatt. Sólo pudieron salvarse 24 hombres de entre todos los pasajeros y la tripulación. En este año se compra un vaporcito pequeño para el servicio de las factorías de Guinea y se le pone el nombre de FERNANDO POÓ.

Siguen unos años de relativa tranquilidad en el quehacer naviero de Trasatlántica que sólo se alteran con la venta de los viejos COMILLAS y P. DE SATRÚSTEGUI (5).

En la lista negra se registra la pérdida del VERACRUZ el día 2 de octubre de 1892 a tres millas del puerto de su mismo nombre y la catástrofe de la explosión del CABO MACHICHACO en Santander, que produjo la muerte de toda la plana mayor del ALFONSO XIII y de su trozo de salvamento que habían acudido generosamente a prestar su ayuda para la extinción del incendio en el barco de Ybarra. Allí murieron los capitanes Jaureguizar (del ALFONSO XIII) y Cimiano (Sub-Inspector en Santander). La ciudad de Santander correspondió a las pruebas de generosidad y amor del Marqués de Comillas para con su pueblo a raíz de esta catástrofe y pide para él el título de Duque de Santander; no quiso de ninguna forma aceptarlo.

(5) El P. DE SATRÚSTEGUI era el primer ANTONIO LÓPEZ al que se puso este nombre al entrar en servicio el nuevo ANTONIO LÓPEZ, gemelo del CIUDAD DE SANTANDER y del CATALUÑA. Esta práctica de cambio de nombres dentro de la flota, con la incorporación de nuevas y mejores unidades, fue muy corriente en Trasatlántica y produce constantemente lamentables equivocaciones en relatos y crónicas de autores no demasiado versados en la especialidad.

En 1894, el BALDOMERO IGLESIAS, el SAN AGUSTÍN y el MOGADOR acudieron a Rabat a recoger la embajada marroquí extraordinaria, que vino a Madrid.

Pero lo más destacado de ese año fue la compra de los dos grandes correos P. DE SATRÚSTEGUI y LEÓN XIII, procedentes de la British India, de unas 5.000 toneladas y 124,5 metros de eslora, con 17 nudos en pruebas y 15 en servicio, que se destinan a la línea de Extremo Oriente. Y entramos en 1895, con el que puede decirse que empieza la guerra final de las colonias, ya que la insurrección de ese año prolongada en 1896 vino prácticamente a enlazar con la declaración de guerra de los Estados Unidos en 1898. Realmente a partir de este año de 1895, los servicios de Trasatlántica son más militares que civiles y toda su actividad gira en torno a la situación de guerra, despierta en las provincias ultramarinas. Hay, sin embargo, un suceso para nosotros triste, que por ajeno a la guerra debemos reseñar aparte, y es la pérdida del CIUDAD DE SANTANDER, que tuvo lugar el 24 de marzo de 1895 en la Isla de los Lobos, en el Estuario del Río de La Plata, frente a la costa uruguaya. Afortunadamente no hubo víctimas, pero la ciudad perdió su buque ahijado y no volvió a tener ninguno más con su nombre en la flota de la gran empresa que un día fundara el comillano Antonio López.

Don Claudio había heredado de su padre un sentido del patriotismo muy estricto y exigente, que al lado de su religiosidad, le valió para dejar tras su muerte una magnífica lección viva de respeto a los más nobles valores del espíritu y una malcomprensión para quienes no puedan llegar a estimar esa escala. Y naturalmente, consciente en sus actos con la jerarquización de sus ideas, fue muchas veces en su proceder humano y profesional más allá de lo que una rutina comercial y un avisado egoísmo habrían normalmente aconsejado para los negocios.

Cuando las cosas en Cuba empezaban a ponerse mal de verdad para España, Comillas se sintió obligado no ya solamente por las cláusulas de su contrato con el Estado que prevenían prestaciones especiales en situaciones de guerra, sino muy en conciencia, a derrochar toda clase de esfuerzos para ayudar a la Patria; en esto era muy López y por supuesto, con mucha más ingenuidad y desinterés que su padre.

La Trasatlántica desde 1888 tenía previsto el artillado de sus buques con piezas de hasta 120 mm., de las que en 1894 compra a su exclusivo cargo, nada menos que veinte. La flota de vapores correos, no sólo tendría que soportar el esfuerzo logístico del país para apoyar a sus ejércitos lejanos, sino que debería mantener el enlace comercial con las propias provincias y batirse en combate acaso con el posible enemigo que se perfilaba y que terminaría por convertir lo que empezó siendo una guerra civil en un sangriento duelo internacional con todas sus consecuencias.

Por eso, al sacrificio de los 90.000 hombres que se pide al país, Comillas corresponde comprando sin regatear una libra, nada menos que diez grandes buques de pasaje extranjeros para convertirlos rápidamente en transportes de guerra bajo la contraseña de Trasatlántica y garantizar así el envío de refuerzos sin detrimento de los servicios regulares comerciales.

En 1895 compra cinco buques que pasarán a ser el COLÓN, el MONTSERRAT, el SANTIAGO, el SAN FERNANDO y el SANTA BÁRBARA; grandes, modernos y con tonelaje de registro oscilando entre las 4 y 5.000 toneladas y velocidades de 14 nudos. Simultáneamente cede a la Armada y quedan adscritos al apostadero de La Habana el correílllo MANUEL L. VILLAVERDE y el remolcador ANTONIO LÓPEZ, que pasan a la categoría de unidades navales con mando militar.

En 1896 se devuelve el SANTA BÁRBARA pero se adquirieron—con pacto de retro—el ALICANTE, el COLÓN, el DON ÁLVARO DE BAZÁN, el NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE, el COVADONGA y el MAGALLANES, porque simultáneamente la Marina de Guerra ha movilizado como cruceros-auxiliares a la pareja ALFONSO XIII-REINA MARÍA CRISTINA, yugulando los servicios regulares comerciales, más necesarios en aquellos difíciles momentos que nunca.

El ALICANTE (segundo de este nombre en la flota) era el más pequeño; de 4.131 toneladas de registro y 113,4 metros de eslora y duró muchísimos años en la Compañía. El SANTIAGO, el DON ÁLVARO DE BAZÁN, el COVADONGA, el N.^a S.^a DE GUADALUPE, y el ALICANTE se abanderaron y matricularon en Santander. Pasado el período álgido del transporte, se devolvieron en 1897 el SAN FERNANDO, el DON ÁLVARO DE BAZÁN y el N.^a S.^a DE GUADALUPE y concluidas las hostilidades en 1899 se enajenaron el SANTIAGO, el COLÓN, el COVADONGA y el MAGALLANES. Esta flota eventual de transportes, dos de los cuales quedaron en la Compañía —el ALICANTE y el MONTSERRAT—, fue un lote lucido de buques hermosos procedentes de las mejores marinas de Europa. El COLÓN, el COVADONGA y el MAGALLANES eran de cuatro palos y dos chimeneas, lo que da ya por sí una idea del empaque e importancia de estas hermosas unidades. La matrícula de Santander contó en el año 1896, por única vez en su historia con cinco *liners* de más de 10.000 toneladas de desplazamiento cada uno de ellos, bajo la contraseña azul y blanca de Trasatlántica.

El 20 de abril de 1898 los Estados Unidos de Norteamérica declaran la guerra a España. Puede decirse que la Compañía Trasatlántica fue, al lado de las fuerzas armadas, el principal protagonista de aquellos tristes sucesos que acabaron con el poderío naval y el prestigio de nuestro país como potencia de primer orden en el concierto mundial. El relato de los episodios vividos por la flota de Trasatlántica en aquel año escaso,

constituye motivo para una apasionante novela de aventuras y de guerra que no debería quedar inédita.

De forma muy somera vamos a reseñar la actuación de las principales unidades. Al estallar el conflicto pasan a integrarse en la armada como cruceros-auxiliares o buques auxiliares en general, prácticamente la totalidad de la flota de la Compañía y todos sus buques de algún valor militar.

El ANTONIO LÓPEZ con el ALFONSO XII y el BUENOS AIRES forman la 3.^a División de cruceros-auxiliares de la Escuadra de Reserva, que no llegó a operar como tal. Desarmados posteriormente, fueron destinados los dos primeros a intentar romper el bloqueo de Cuba y Puerto Rico. No tuvieron suerte y ambos fueron cazados y destruidos en aguas antillanas por buques de guerra norteamericanos. El ANTONIO LÓPEZ a la entrada de San Juan de Puerto Rico el 28 de junio y el ALFONSO XII a la de Mariel el 5 de julio (6).

El BUENOS AIRES se unió a la Escuadra del Almirante Cámara y siguió su suerte; tuvo que regresar a la Península desde el Canal de Suez. En esta desdichada expedición, formaron además como transportes el ISLA DE PANAY, el COLÓN, el COVADONGA, el SAN AGUSTÍN y el SAN FRANCISCO, y como auxiliares y carboneros de escuadra el SAN IGNACIO y el ISLA DE PANAY.

La pareja ALFONSO XIII y REINA MARÍA CRISTINA tuvo una buena actuación. El ALFONSO XIII, estaba en España desde principios de abril. Salió poco antes de la declaración de guerra y llegó a Puerto Rico el 6 de mayo. Allí quedó bloqueado y tras algunas cortas salidas, el 26 de junio fuerza el bloqueo abandonando el puerto y consigue llegar a la Península. En España realizó algunas operaciones de vigilancia y escolta en aguas del Estrecho y cercanías del Atlántico y sufre un incendio cuando descansaba en el puerto de Cádiz de uno de sus rápidos y misteriosos servicios. Luego, tras la rendición de Santiago, escoltó a sus compañeros dedicados a la evacuación de las tropas españolas rendidas en la provincia de Oriente.

El REINA MARÍA CRISTINA salió de La Habana el mismo día de la ruptura de las hostilidades y consiguió llegar al Ferrol sin novedad. Zarpa de nuevo y consigue otra vez forzar el bloqueo, entrando en Cienfuegos con víveres y refuerzos el 22 de junio; de allí pasa a La Habana, en donde permaneció amarrado hasta el final del conflicto.

Quedaron además en aguas habaneras el MÉJICO, el MONTEVIDEO, el SANTO DOMINGO y el MANUEL L. VILLAVERDE. El MÉJICO transportó diverso material a Santiago y allí quedó bloqueado con la escuadra del Almirante Cervera, transformado en buque-hospital; fue capturado por los americanos

(6) Véase RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY, *Nueve Historias de Barcos*, Madrid, 1968.

tras la rendición de la plaza y devuelto posteriormente para cooperar a las evacuaciones de las tropas españolas. El SANTO DOMINGO y el MONTEVIDEO, forzando la vigilancia enemiga, llegan a Veracruz desde La Habana, con objeto de regresar con víveres y pertrechos para la capital; sólo lo hizo el SANTO DOMINGO y con tan mala estrella que, sorprendido por el enemigo, se vio obligado a varar en Punta Cartas, en la costa sur de Cuba el 11 de julio; allí mismo fue cañoneado e incendiado.

El SAN AGUSTÍN fue sorprendido en viaje de Colón a Santiago; entró el 25 en este puerto y salió el día 10 de mayo llegando sin novedad a España el día 26. Ya hemos visto que se unió a la escuadra de Cámara como carbonero; tras el regreso de esta fuerza, colaboró a la repatriación de las fuerzas rendidas en Santiago.

El ALICANTE y el MONTSERRAT se transformaron en buques-hospitales. El primero estaba en viaje de España a Cuba cuando estalla la guerra, y pasó a Martinica para unirse a la escuadra de Cervera, cosa que no ocurrió; en julio, tras la masacre de la escuadra, acudió a Santiago para la evacuación de los heridos a España. El MONTSERRAT, al comienzo de las operaciones, perdió su condición de buque hospital, y convertido en transporte, forzó el bloqueo enemigo entrando en Cienfuegos el 26 de abril. Salió de dicho puerto, burla de nuevo la vigilancia enemiga y regresa a la Coruña el 20 de mayo. Por tercera vez fuerza el bloqueo y entra en Matanzas el 29 de julio procedente de Cádiz. Regresó de este puerto al terminar las hostilidades en el mes de agosto.

El PANAMÁ fue capturado por el enemigo en las proximidades de Cayo Hueso el primer día del conflicto. Iba de Nueva York a La Habana. Fue declarado buena presa y no se devolvió jamás a España.

El CIUDAD DE CÁDIZ, convertido en crucero-auxiliar arbolando la insignia de Villamil, convoyó la escuadrilla de destructores y torpederos que acompañaba a Cervera en su viaje. Regresó desde Cabo Verde el 29 de abril remolcando a los torpederos. En el mes de junio realizó una extraña misión, nada menos que en aguas del Canal de la Mancha llegando con órdenes secretas hasta Amberes, y regresando inmediatamente al Ferrol, en donde quedó fondeado hasta su desmilitarización el 1 de septiembre, adscrito a la 1.^a División de cruceros-auxiliares en compañía del METEORO y del ALFONSO XIII.

El ISLA DE MINDANAO navegaba de España a Filipinas el 20 de abril. Disfrazado y con bandera rusa, consiguió pasar inadvertido y llegar a Manila uniéndose a la escuadra de Montojo como crucero-auxiliar. Con ella aguantó el fuego de la de Dewey el 1.^o de mayo de 1898 en Cavite y fue hundido por el enemigo en 30 brazas de agua.

El LEÓN XIII venía de Manila cuando estalló la guerra. Iba a su bordo el ex-capitán general Primo de Rivera. Nada más llegar, pasó a Cádiz en donde se habían concentrado hasta veinte buques de Trasatlántica

en período de armamento y disponibilidad para servicios militares; hizo de alojamiento para el Marqués de Comillas en las vísperas de la salida de la Escuadra de Cámara, con la que formó media flota de la Compañía. Después fue a la repatriación de Santiago.

Su gemelo, el PATRICIO DE SATRÚSTEGUI, salió de España después de la declaración de guerra con refuerzos de tropas y municiones para las fuerzas del Apostadero de Cavite. Al llegar a Aden recibió orden de regresar a España, porque la tragedia de aquel arsenal ya se había consumado. De Cádiz salió directamente para Santiago a repatriar soldados y condujo a Santander precisamente al General Linares, en el mes de septiembre.

Finalmente el ESPAÑA, el HABANA y el CIUDAD CONDAL actuaron como hospitales en aguas españolas y como patrulleros el JOAQUÍN DEL PIÉLAGO, el LARACHE, el MOGADOR y el RABAT. Y es preciso recordar también que los tres grandes cruceros auxiliares comprados para la Armada por el Ministerio de Ultramar, gracias a la gestión personal —y a los dineros en divisa— de Trasatlántica y que fueron el METEORO, el RÁPIDO y el PATRIOTA, se tripularon con hombres de Trasatlántica y se arrancharon bajo su inspección. E incluso figuraron a nombre de D. Claudio López Brú, en los registros internacionales del Lloyd's hasta que quedó suficientemente clara su nueva situación militar al servicio de las armas de España.

El doloroso capítulo de la repatriación fue, si cabe, otro nuevo timbre de mérito en el historial de Trasatlántica. Llevar soldados de veinte años a la guerra es más fácil que traer racimos de cadáveres vencidos. La recuenta de la espantosa repatriación nos llevaría muy lejos pero su omisión no significa su olvido; es más bien el tributo de respeto a una triste experiencia (7).

* * *

Con el siglo comienza una nueva historia para la Trasatlántica. Sin colonias, sin ejércitos, sin reserva naval y sin más alternativa que su consecuente lealtad a su propia misión histórica, no puede recurrir al borrón y cuenta nueva de los navieros del norte que, abandonando su pasado, hacen cara al presente creando la excepcional flota tramp de vapores vasco-cantábricos con una ilusión y una alegría realmente ad-

(7) Véase trabajos de investigación del autor en la Revista General de Marina del Estado Mayor de la Armada. *Los cirineos de la repatriación*, agosto-septiembre 1964; *Los «santos» transportes*, enero 1964; *Los nueve cruceros de la Trasatlántica*, febrero 1962; *Los tres cruceros ultramarinos*, abril 1961; *Diez transportes de guerra en 1896*, julio de 1960.

mirables. Pero Trasatlántica era una institución indiscutiblemente unida al devenir político de España y sus gobiernos, y en la mente de éstos, como es lógico, nunca cupo la idea del abandonismo ante el hecho consumado de la independencia total de las antiguas provincias. Ya no se trataba de soberanía, de derechos, de obligaciones de gobierno, o de necesidades militares; ahora la única y sólida razón que obligaba a mantener el abrazo marítimo con las Américas y Filipinas era la presencia de una población hermana—y en gran parte todavía española—que necesitaba de la savia constante de la Madre Patria, de su comercio, de su trabajo, de su generosidad y de su espíritu. Los barcos de pasajeros tenían que seguir yendo y viniendo a Cuba como si no hubiera pasado absolutamente nada, al margen de cualquier consideración de política chica o de cualquier egoísmo de política grande. D. Claudio López era el hombre exacto para impulsar esa conducta.

Se cambió totalmente la estructura de las líneas, pero los servicios se mantuvieron; desaparecieron los sollados para tropa y se convierten en camaretas de emigrantes. Y los barcos de Trasatlántica siguieron.

En 1900, por consideraciones políticas y por hacer un favor a la Armada, la Trasatlántica se queda con el precioso buque que viene a llamarse ALFONSO XII (tercero de su nombre). Era el crucero auxiliar METEORO, único que se conservó de los tres comprados para la guerra y cuya presencia bajo pabellón nacional era considerada necesaria por el Estado Mayor de la Armada. Aun a riesgo de hacer un pésimo negocio—como en efecto así sucedió—la Trasatlántica se quedó con este precioso buque de dos chimeneas, ex-alemán HAVEL, que registraba 7.000 toneladas, 146,7 metros de eslora, andaba 19 nudos teóricos y consumía nada menos que 125 toneladas de carbón por singladura. Su capacidad era de 215 tripulantes y 808 pasajeros.

En este año se inaugura una nueva línea, la del Pacífico por el Estrecho de Magallanes, a la que paga su tributo perdiendo el SAN AGUSTÍN el 27 de noviembre en la Angostura Inglesa, cuando salía de Chile, en las proximidades de Punta Arenas. Por contra se adquiere el cuarto ANTONIO LÓPEZ, un paquete inglés de 6.000 toneladas de arqueo, 135,3 metros de eslora, 14 nudos de marcha y 600 pasajeros, cuya vida se prolongó hasta los días de nuestra guerra civil y aun algo más. Su primer servicio fue en la línea de Filipinas y después pasó a la de Cuba.

Al año siguiente, 1901, se perdía el MÉJICO, barco de una historia copiosa y curiosísima, perejil de todas las salsas, inaugurador de la línea del Pacífico el año anterior y que vino a caer en una cerrazón en las proximidades de la ciudad portuguesa de Viana do Castelo el 11 de julio, cuando volvía de Buenos Aires a Bilbao. Se vendió para desguace el veterano HABANA.

En 1902 se compra el MANUEL CALVO, también alemán, ex-H. H. MEIER, que se destinó, en principio, a la línea de Nueva York. Tenía 5,600 toneladas de registro, andaba 13 nudos y con una eslora de 132,6 metros. Su capacidad de pasajeros de 1.150 almas más 134 tripulantes; tenía tres palos, un casco hermoso y una línea muy elegante que conservó hasta el fin de sus días, a pesar de las obras y reformas que sufrió.

Para la línea de Filipinas se compra en 1904 un nuevo barco, el WEST-MOUNT, inglés, que pasa a ser el C. LÓPEZ Y LÓPEZ. Tenía este barco 4.170 toneladas de registro y 124,3 metros de eslora, habiendo sido construido en 1891. Era, pues, un buque de categoría mediana, aunque muy airoso de líneas y con una magnífica capacidad de carga (7.500 toneladas); es decir, el buque preciso para la línea de Manila, que ya se adivinaba como la más débil y la de menor futuro comercial. Al año siguiente se vendieron el CIUDAD CONDAL y el FERNANDO POÓ, el primero pura chatarra y el segundo ya sin ningún interés para la Compañía.

Al cumplirse las bodas de plata de la Compañía propiamente dicha, las cosas navegaban tranquilas; la familia real paseaba de vez en cuando en sus vapores—el Rey Alfonso XIII en el ALFONSO XII y en el CATALUÑA—y todas las líneas se aguantaban con mayor o menor salud comercial. En 1907 se efectúan nuevos transportes de tropas, esta vez a África en el CIUDAD DE CÁDIZ y en el VILLAVERDE y en 1908 se pierde trágicamente el LARACHE, el día 23 de junio, cuando navegaba de Cádiz a Bilbao con pasaje, procedente de la línea del Plata; tocó en el bajo Ximeira, a seis millas de Muros, hundiéndose como un plomo y pereciendo de forma espantosa más de 100 hombres entre pasajeros y tripulantes; fue una de las catástrofes más lamentables que sufrió la compañía en su larguísima historia.

En ese mismo año se desartillan los buques, se reconstruyen el ALFONSO XIII y el REINA MARÍA CRISTINA, dejándoles sólo dos palos, y se inicia un servicio regular entre Orán y Cartagena servido por el CIUDAD DE CÁDIZ. Continuaron los transportes de tropas al escenario africano.

Entretanto se promulga la Ley de Comunicaciones Marítimas de 1909 con su nuevo y amplísimo cuadro de servicios regulares oficiales, que ha sido la base de toda la política naval española en lo que va de siglo. Por consecuencia de la entrada en vigor de dicho texto, se anuncia el correspondiente concurso y el 24 de abril de 1910 se resuelve contratando el Estado con Trasatlántica el 1 de julio de 1910, un nuevo período de diez años de servicios.

Es mucho el esfuerzo que ha de hacer la compañía para cumplir con las exigencias del Contrato y emite 30.000 obligaciones al tiempo que compra apresuradamente el FERNANDO POÓ (segundo de este nombre) en principio para la línea de Guinea, pero en verdad y desde el primer momento de su servicio activo para la de Filipinas, puesto que la pérdida

del ISLA DE LUZÓN, acaecida el 25 de febrero de 1910 por incendio en aguas de Messina, dejó en muy precaria situación a la ruta del Extremo Oriente.

Casi al mismo tiempo se compra también la pareja LEGAZPI y C. DE EIZAGUIRRE, de 4.400 toneladas, 118,5 metros de eslora, 14 nudos y 5.000 toneladas de carga, los dos también para la línea filipina. Habían sido belgas, de la línea del Congo, y cuando se compraron eran ingleses. Eran las clásicas unidades para el servicio colonial lejano, en servicios de segunda categoría.

Pero donde Trasatlántica tuvo que dar el do de pecho—y le dio—fue en la línea de Montevideo y Buenos Aires, que por la gran competencia internacional existente exigía lo mejor de lo mejor. Trasatlántica recurre a sus viejos proveedores de Dumbarton, la casa Denny, y la encarga uno de los mejores buques de pasaje de la época, el INFANTA ISABEL DE BORBÓN, mientras que otro casi idéntico, el REINA VICTORIA EUGENIA, se contrata con la Swan Hunter, de Newcastle. Ambos buques se construyeron simultáneamente y se entregaron en 1913, causando auténtica sensación en el mundo naviero. Tenían 10.400 toneladas de registro, 156 metros de eslora, tres hélices el INFANTA y el REINA cuatro, y llevaban 1.500 pasajeros y 300 tripulantes. Eran casi iguales, pero no exactos, y su diferencia más importante radicaba en el equipo propulsor. La construcción de estas dos unidades fue la última operación buena y apropiada a su rango naval, que hizo la Trasatlántica en su vida, porque en el camino de las renunciaciones, de las vicisitudes políticas, de los compromisos patrióticos y de la inevitable senectud, su declive, desde entonces, se produce de forma inexorable.

Nueva emisión de 10.000 obligaciones en 1913 y la venta del SAN FRANCISCO y el RABAT son el tributo que hay que pagar para el sacrificio que la reposición y adecuación de flota exige. Y posponiendo los intereses económicos privados de la empresa a los generales del país, contrata el 21 de mayo de 1914 con la Constructora Naval todo el gran programa naval de nuevas construcciones que tiene que iniciarse de inmediato.

Había comenzado en aquellos años un nuevo servicio desde los puertos del Cantábrico a la Argentina, que servía la pareja LEÓN XIII y SATRÚSTEGUI, con lo que las comunicaciones con aquellas repúblicas fueron auténticamente espléndidas desde el norte y el sur.

En 1912 y en 1914 acudieron varios buques de la Compañía a Méjico para rescatar a los súbditos españoles que huían de los sucesos de aquel país, entre ellos el ANTONIO LÓPEZ, el ALFONSO XII, el ALFONSO XIII y el MONTEVIDEO.

El año 1915 fue especialmente penoso para la historia de las relaciones de la Trasatlántica con nuestra ciudad, porque tuvo lugar en él, un día

de viento sur, la estúpida pérdida del ALFONSO XIII en aguas de nuestra bahía. Fue el 5 de febrero, y marca una huella imborrable en el anecdotario de Santander, la impresión popular que dejó la catástrofe. El buque no pudo rescatarse, principalmente por la escasez de medios extranjeros, absorbidos por la furia de la primera Guerra Mundial (8). Para tapar urgentemente el hueco que dejara en los itinerarios este buque, se compró el trasatlántico norteamericano OCEANA que pasó a llamarse ALFONSO XIII (segundo de este nombre). Era un barco inconfundible, con dos grandes chimeneas, dos mástiles y proa de violín; había sido, con el nombre de SCOT, uno de los mejores galgos británicos de la ruta de Sudáfrica. Tenía 7.800 toneladas de registro y 162 metros de eslora con lo que sobrepasaba, incluso, a la pareja inglesa recién construída para la línea del Plata.

En 1916 empiezan las nuevas construcciones en astilleros españoles; iban a suponer un estupendo entrenamiento para esta naciente industria que iba a adquirir con ello el espaldarazo definitivo y por el contrario para Trasatlántica iba a ser un calvario de errores y retrasos interminables. Se empezaron a construir el SAN CARLOS y el SANTA ISABEL para la línea de Guinea y el CRISTÓBAL COLÓN y ALFONSO XIII para la de Habana y Nueva York. En este mismo año se pierde el FERNANDO POÓ, el 3 de julio de 1916 en el Mar de Joló, por embarrancada.

La guerra mundial seguía su trágica carrera; las cuatro construcciones españolas se eternizaban por falta de materiales; los barcos de la línea de Guinea (MANUEL VILLAVERDE, CATALUÑA e ISLA DE PANAY), se trajeron los refugiados alemanes de las colonias del Camerún, y los de la línea de Filipinas; ante el cierre del Canal de Suez, se ven obligados a dar la vuelta por el Cabo de Buena Esperanza. En uno de estos larguísimos viajes, se perdió trágicamente el C. DE EIZAGUIRRE el 27 de abril de 1917, al chocar con una mina cuando esperaba a la entrada de Capetown para hacer la escala y tomar consumo. Desaparecieron 130 personas entre pasajeros y tripulación. La pérdida del EIZAGUIRRE fue la más importante de la flota mercante española entre las habidas por causas de guerra durante la primera mundial. El C. LÓPEZ Y LÓPEZ se trajo a remolque desde los Estados Unidos al primer submarino operativo que tuvo la Escuadra española, el ISAAC PERAL, que había sido construído en aquel país.

En este mismo año de 1917 se recibió la pareja SAN CARLOS y SANTA ISABEL; unos barquitos de 2.500 toneladas de registro bruto, de dos hélices, con castillo y popa de crucero y 89 metros de eslora que no andaban más que 11 nudos y consumían más de 30 toneladas de carbón.

(8) Véase RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY, *Naufragios en la costa de Cantabria*, Santander, 1963.

El último coletazo de la guerra le alcanzó, ya terminada aquella, el MANUEL CALVO. El 29 de marzo de 1919, al ir este buque a Constantinopla cargado de extranjeros refugiados, que el Gobierno español devolvía a aquel país, chocó en el Estrecho de los Dardanelos con una mina submarina, no perdiéndose de verdadero milagro: pero murieron en el percance 26 tripulantes, ocho marineros de la Armada de la escolta y 71 pasajeros. El ANTONIO LÓPEZ, el P. DE SATRÚSTEGUI y el ALFONSO XIII fueron fletados por el gobierno americano para repatriar tropas desde Burdeos a Nueva York.

Con el fin de las hostilidades, se aceleran algo las construcciones de Ferrol y Bilbao y se comienza una nueva en Cádiz, que iba a ser el MANUEL ARNÚS. Se bota en 1920 el casco del ALFONSO XIII y se produce una nueva gran tragedia: la pérdida del SANTA ISABEL el 2 de enero de 1921 en la isla de Sálvora, ahogándose las cuatro quintas partes de cuantos iban a bordo.

El ALICANTE vuelve de nuevo a ser buque-hospital y con varios más fue destinado a las operaciones que exigía la campaña de Marruecos.

Finalmente el 28 de junio de ese mismo año de 1921, se perdía en medio de un tornado en Cabo Palmas, el veterano MANUEL L. VILLAVERDE que terminó así sus días, en la línea de Guinea.

En 1923 se entregó a Trasatlántica el grueso de sus encargos españoles; fueron la célebre pareja CRISTÓBAL COLÓN y ALFONSO XIII y por separado el MANUEL ARNÚS. Los dos primeros, que tardaron siete años en construirse, eran una reproducción de la pareja inglesa REINA VICTORIA EUGENIA-INFANTA ISABEL DE BORBÓN. Resultaron buenos barcos, algo caros de consumo, pero de excelentes condiciones marineras, gran velocidad y buenas comodidades, que en pocos meses se acreditaron en el Atlántico Norte, en la ruta de Habana a Nueva York. Tenían una bonita línea, más moderna que la de sus compañeros ingleses, con popa de crucero, y su tonelaje de arqueó llegaba a las 10.840 toneladas con 152,4 metros de eslora. Tenían dos hélices, propulsión a turbinas de vapor y capacidad para 1.100 pasajeros en clases, mas otros 1.616 en solados. Andaban perfectamente las 17 millas y consumían 136 toneladas de carbón. A la entrada en servicio del ALFONSO XIII, el anterior buque de este nombre, comprado como hemos visto en 1915, pasa a llamarse VASCO NÚÑEZ DE BALBOA.

El MANUEL ARNÚS resultó un buque malo y sin entrar en consideraciones de su construcción, que no hacen al caso, diremos que tenía 7.600 toneladas de registro 137,6 metros de eslora, 13,5 nudos de marcha quemando 64 toneladas de carbón y una capacidad para 300 pasajeros en clase. Se proyectó para la línea de Filipinas con otro gemelo que jamás llegó a la grada.

En este año de 1923 se perdía el CATALUÑA, el 26 de marzo, varado a la entrada de Río de Oro, en Punta Durnford. Estaba prestando sus últimos servicios en la línea de Guinea, al igual que el no menos viejo CIUDAD DE CÁDIZ, que halló también la muerte al año siguiente en la madrugada del 10 de octubre de 1924, al tocar en un bajo entre San Carlos y Santa Isabel.

El 18 de abril fallece D. Claudio López Brú, Segundo Marqués de Comillas y pasa la gerencia a su sobrino D. Juan Antonio Güell y López, Tercer Marqués. La Trasatlántica empieza a ser una sombra de lo que fue. Se modifican las condiciones del contrato con el Estado, se emiten dos series de obligaciones, una de ellas con la garantía del propio Estado y prosigue la construcción de los trillizos JUAN SEBASTIÁN ELCANO, MAGALLANES y MARQUÉS DE COMILLAS, último esfuerzo de la empresa.

En 1926 se crea una línea de carga con puertos de Norteamérica y se vende para el desguace el tercer ALFONSO XII. En La Habana sufre un grave percance a consecuencia de un ciclón tropical el ANTONIO LÓPEZ, que posteriormente, allí mismo, se incendia; y se bota en Bilbao el JUAN SEBASTIÁN ELCANO, seguido de sus dos gemelos, ya en 1927 y durante su primer semestre. En este año de 1927 se venden también para el desguace, al igual que el ALFONSO XII del año anterior, los P. DE SATRÚSTEGUI, MONTSERRAT y VASCO NÚÑEZ DE BALBOA, que se rompen para chatarra en Italia.

El año 28 es el de la entrada en servicio de los tres COMILLAS, nacidos ya con silueta vieja y pasados de moda, pero de cualquier forma los tres últimos buques trasatlánticos propiamente dichos que ha tenido la Compañía. No fueron buques demasiado brillantes en sus características; pobres de estabilidad y débiles de material, pero cumplieron muy dignamente su papel en unos momentos en que el prestigio naval de España pesaba con bastante densidad en el concierto marítimo mundial. Tenían dos chimeneas (después de la guerra se les quitó una), 10.000 toneladas de arqueo, 145 metros de eslora, cerca de 600 pasajeros de cabida, 14 nudos de marcha y un consumo de 73 toneladas con cinco calderas. El ELCANO se construyó en Bilbao, el COMILLAS en Ferrol y el MAGALLANES en Cádiz. Fueron destinados a la línea del Mediterráneo a Centro América y Nueva York.

El REINA MARÍA CRISTINA, tras una parcial reforma, fue dedicado a efectuar cruceros de turismo desde Santander y Pasajes a Southampton. Iba pintado de blanco y con su airosa proa de violín y su chimenea pintada de amarillo, era como un gran yate de recreo fondeado en aguas de Cowes. Por entonces se vendió el SAN CARLOS a la Empresa Naviera de Cuba.

Otro barco más de la funesta línea de Guinea vino a caer en 1929: el ISLA DE PANAY. A media noche del 7 de diciembre, embarrancaba en el bajo de Los Primos, en Fernando Poó. Se perdió totalmente.

En el año 30 se suprime la línea de Filipinas y como consecuencia se vende el C. LÓPEZ Y LÓPEZ para su desguace en Italia. El casco del SAN IGNACIO DE LOYOLA, que hacía de pontón en Barcelona, se vende y pasa a ocupar su puesto el veterano ALICANTE que ya no volvería a navegar más.

Al cumplirse el cincuentenario de la Compañía, se venden para la chatarra el REINA MARÍA CRISTINA y el LEÓN XIII y pasa a Trasmediterránea el LEGAZPI, puesto que la Trasatlántica había perdido ya las líneas de Filipinas y Guinea. En ese año llegó la República el 14 de abril de 1931 y hubo que cambiar los nombres de la mitad de la flota. El ALFONSO XIII pasó a llamarse HABANA; el REINA VICTORIA EUGENIA, ARGENTINA y el INFANTA ISABEL pasó a ser URUGUAY.

Desde entonces la Trasatlántica es un mero recuerdo. En 1932 se requisan para cárcel el BUENOS AIRES y el ANTONIO LÓPEZ y se suspenden los servicios de la línea del Plata, por lo que el ARGENTINA y el URUGUAY se amarran en Barcelona. Igualmente se amarran el MANUEL ARNÚS, el MANUEL CALVO y el MONTEVIDEO en Mahón, así como el JOAQUÍN DEL PIÉLAGO en Cádiz. Los únicos que navegan son la pareja del Cantábrico HABANA y COLÓN y los tres COMILLAS del Mediterráneo.

En 1934 vuelven a ser prisiones el URUGUAY y el ARGENTINA en Barcelona y el ARNÚS en Tarragona y el JUAN SEBASTIÁN ELCANO participó en las maniobras de la Escuadra como transporte de invitados. La situación contractual de la empresa con el Estado es para entonces realmente caótica, aunque bastante considerada para aquella desde el punto de vista de los resultados económicos que se obtienen por subvención. Pero la postura institucional de Trasatlántica era lamentable en el panorama nacional.



Poco queda ya en común de la Trasatlántica con Santander y su matrícula desde entonces acá, algunos hombres y la línea afectiva de los López continuada en los sucesores de la Presidencia y herederos del título. Sobrellano y la capilla-panteón—un siglo de historia de España en un palmo de piedra—, sí que están cerca de nosotros con las cenizas familiares de la estirpe en un hermoso y ejemplar legado. Eso sí que es nuestro.

Pero antes de cerrar el capítulo y por razón de rigor histórico, daremos una rapidísima ojeada a los últimos años de la empresa.

Durante la guerra de España, la flota sufrió las siguientes vicisitudes. Al MANUEL ARNÚS le sorprendió el Movimiento en Barcelona; salió en septiembre para La Habana; allí fue abandonado por su oficialidad,

quedando el buque un año y medio amarrado en aquel puerto. A mediados de 1938 fue a Veracruz y allí fue incautado por el Gobierno mejicano, quien a su vez lo vendió al de los Estados Unidos. El 26 de octubre de 1946 fue hundido como buque blanco en unas experiencias de bombardeo aéreo.

El HABANA estaba en Bilbao. Fue requisado como alojamiento para refugiados. En enero de 1937 con las insignias de la Cruz Roja, fue dedicado a la evacuación de Bilbao hasta puertos franceses. Quedó en Burdeos y allí se recuperó al fin de la guerra.

El CRISTÓBAL COLÓN estaba en Veracruz. Regresó a Southampton y el Havre en vez de hacerlo a España y desde allí saltó a Santander el 29 de agosto del 36. De aquí volvió a Cardiff, en donde desembarcó la oficialidad, y zarpó de nuevo para Méjico, perdiéndose por embarrancada en Bermudas, en el viaje de ida, el 25 de octubre de 1936.

El MAGALLANES estaba en Coruña el 18 de julio; sin embargo salió el 22 y se unió a la causa del Gobierno de Madrid, regresando de América a Cartagena. Hizo viajes a Rusia, en uno de los cuales abordó y hundió un buque italiano por lo que quedó embargado en Constantinopla.

El JUAN SEBASTIÁN ELCANO, estaba en Puerto Rico. Dio su viaje regresando a Barcelona el 15 de agosto del 36. Dio viajes a Rusia y en uno de ellos fue detenido por las autoridades soviéticas y se quedaron con él.

El MARQUÉS DE COMILLAS estaba en Barcelona. Como transporte participó activamente en las operaciones gubernamentales de desembarco en Mallorca. Luego dio un viaje al Mar Negro y a su regreso fue capturado por los cruceros nacionales y llevado a Palma. Sirvió en la Marina Nacional como transporte y finalmente como buque alojamiento del mando naval. Llevó a Bizerta las tripulaciones que marinaron los buques de guerra enemigos allí internados al final de la guerra (9).

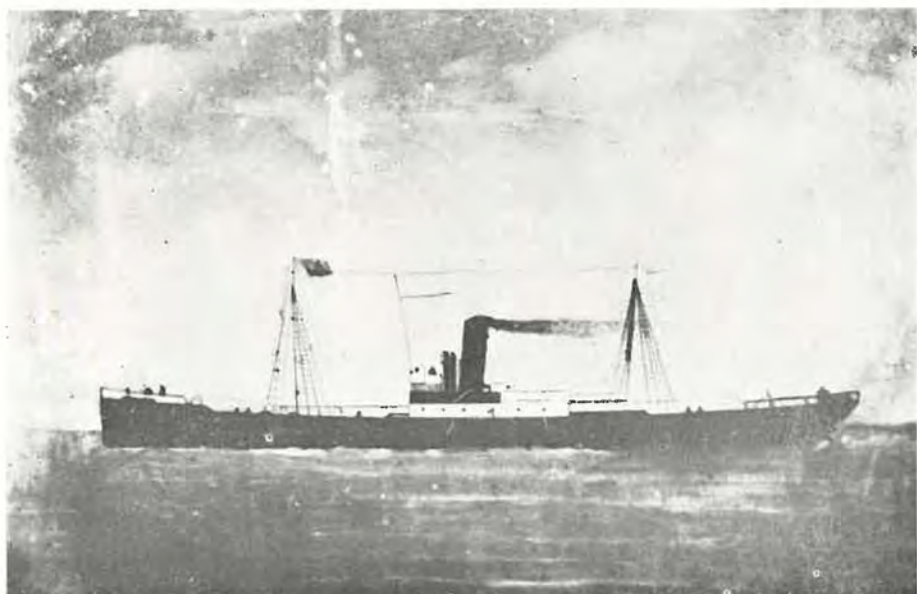
El ARGENTINA y el URUGUAY fueron cárceles en Barcelona por donde pasaron todos los presos políticos y militares sublevados y vencidos en los primeros días del Alzamiento. Fueron ambos buques alcanzados por los bombardeos de la aviación nacional y hundidos dentro del puerto, al igual que el ALICANTE que estaba amarrado de pontón.

Los ANTONIO LÓPEZ, MANUEL CALVO, MONTEVIDEO y BUENOS AIRES estaban en la antesala del desguace amarrados en el puerto de Mahón y allí pasaron toda la guerra. El PIÉLAGO, amarrado en Cádiz, se vendió en 1938 para desguace, aunque todavía vivió bastantes años hasta su desguace definitivo en Italia en 1951. El MOGADOR estaba en Sevilla y fue utilizado para diversas operaciones militares por el río Guadalquivir; en 1943 se vendió a Cabo Páez Hermanos, de Málaga y acabó desguazado en Parayas en 1966.

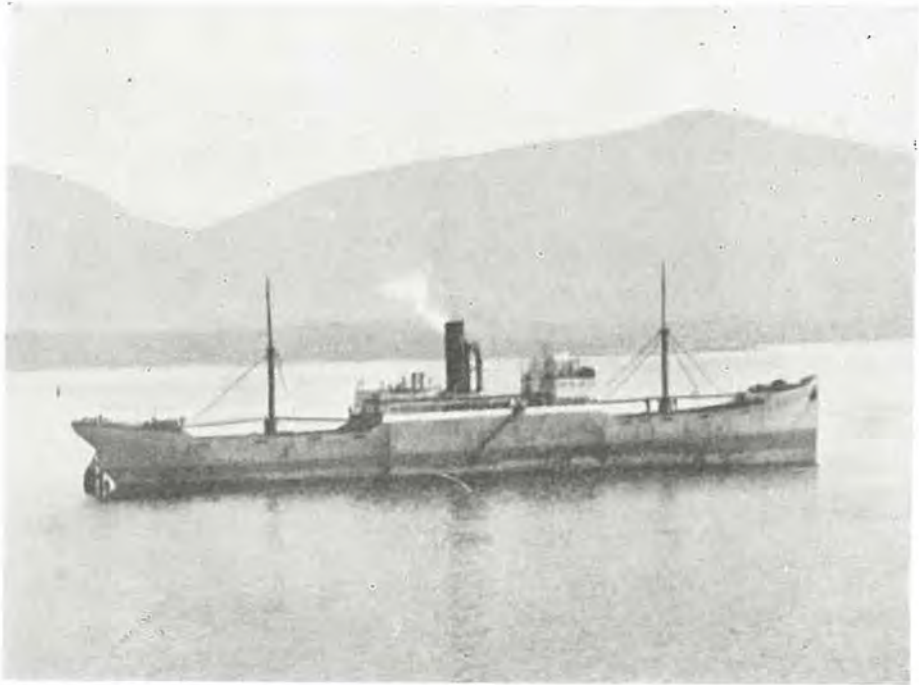
(9) Véase RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY, *Los Tres Comillas*, Madrid, 1962.



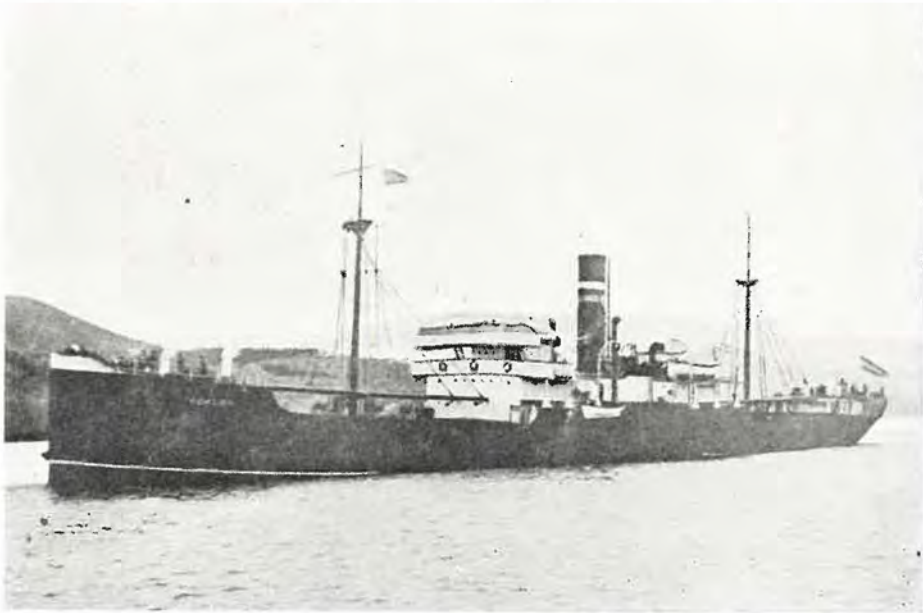
El segundo SARDINERO de la Vasco-Cantábrica, construido en 1897. Fue torpedeado el 23 de febrero de 1918 por el submarino alemán U-155 a 20 millas de Casablanca



El OLAVEAGA, de 1874, que con el nombre de BLYTH naufragó en Santoña en 1881. Fue desguazado en 1928. (Foto cortesía Sr. Soñalous)



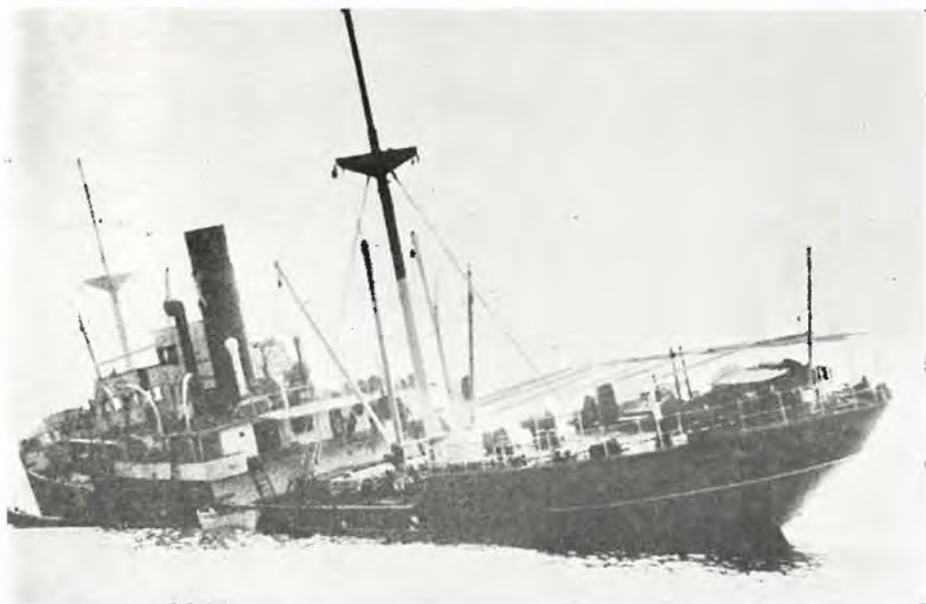
El segundo URIBITARTE fondeado en la bahía. Se construyó para la Vasco-Cantábrica en 1922 en Inglaterra



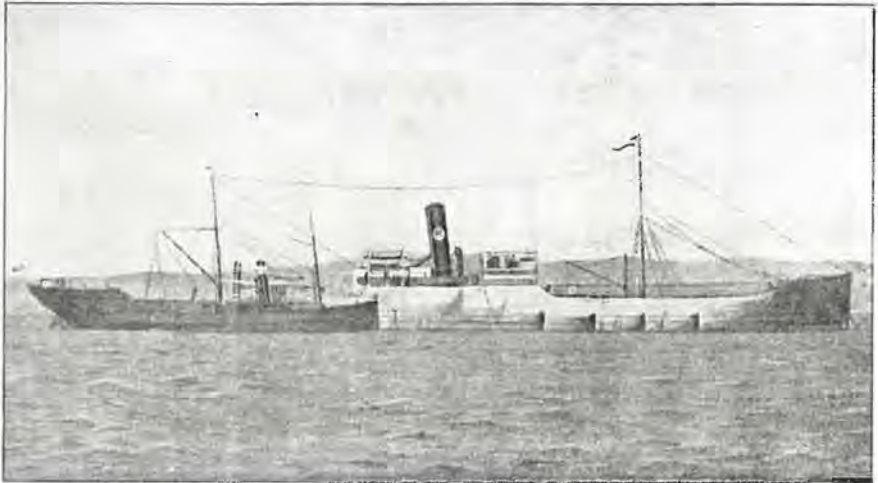
El segundo PEDROSA de la Vasco-Cantábrica. Cargaba 4.400 toneladas y se construyó en Inglaterra en 1921. Fue desguazado con el nombre de SENDEJA en 1967



El Ita, antiguo tercer SARDINERO de la Vasco-Cantábrica. Se construyó en 1902 en Alemania y quedó internado en España, con bandera alemana, durante la primera guerra mundial



Nafragio del CABO QUINTRES el 6 de mayo de 1952 en Cabo Villano. Era el antiguo MOURO de la Vasco-Cantábrica y había sido construido en Bilbao en 1916



COMPañÍA MARÍTIMA “RODAS,” BILBAO

Esta Compañía dispone de los siguientes buques:

El Salto	4.000 toneladas de carga.	Ceres	5.800 toneladas de carga.
Saltillo	3.600 “ “ “	Diana	6.000 “ “ “
Minerva	5.800 “ “ “		

COMPañÍA MARÍTIMA “UNIÓN,”

Armadora de los buques siguientes:

Neptuno	5.000 toneladas de carga.	Hércules	7.000 toneladas de carga.
Eolo	6.000 “ “ “	Apolo	7.100 “ “ “
Marte	6.200 “ “ “	Júpiter	8.000 “ “ “

COMPañÍA DE REMOLCADORES BILBAÍÑOS

Vapores remolcadores de doble máquina llamados

Socorro	De ruedas.	España	Doble hélice.
Sansón	“ “ “	Rodas	“ “ “
Auxiliar	“ “ “		

El **Rodas** posee una bomba de salvamentos con potencia para achicar 300 toneladas por hora.

Para fletes y demás detalles de estas tres Compañías dirigirse al

EXCMO. SR. D. FRANCISCO MARTÍNEZ RODAS.—BILBAO

El Sr. **Martínez Rodas** preside también la **Sociedad marítima CANTABRIA**, que cuenta con los buques

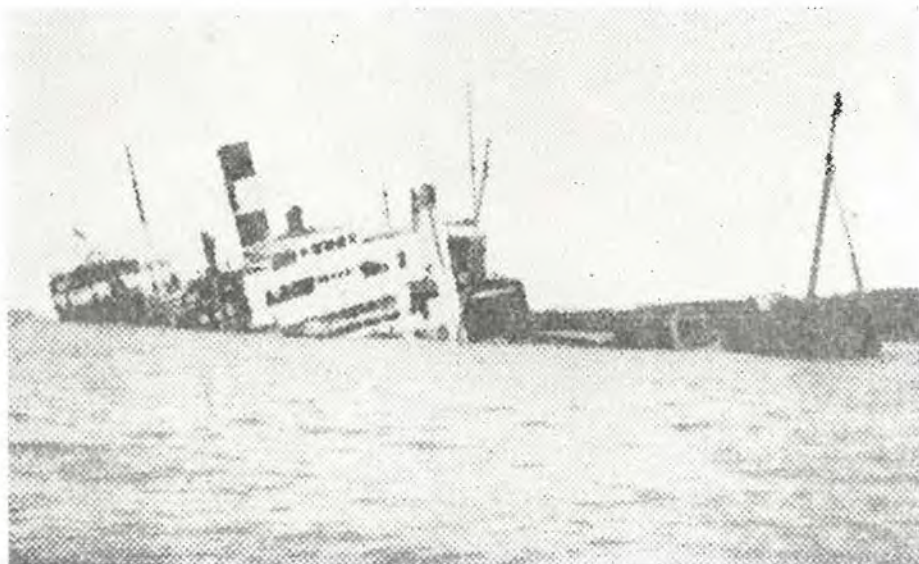
CHIMO, CHINDOR Y CHIO

que hacen el tráfico entre Bilbao, Bayona y Asturias.

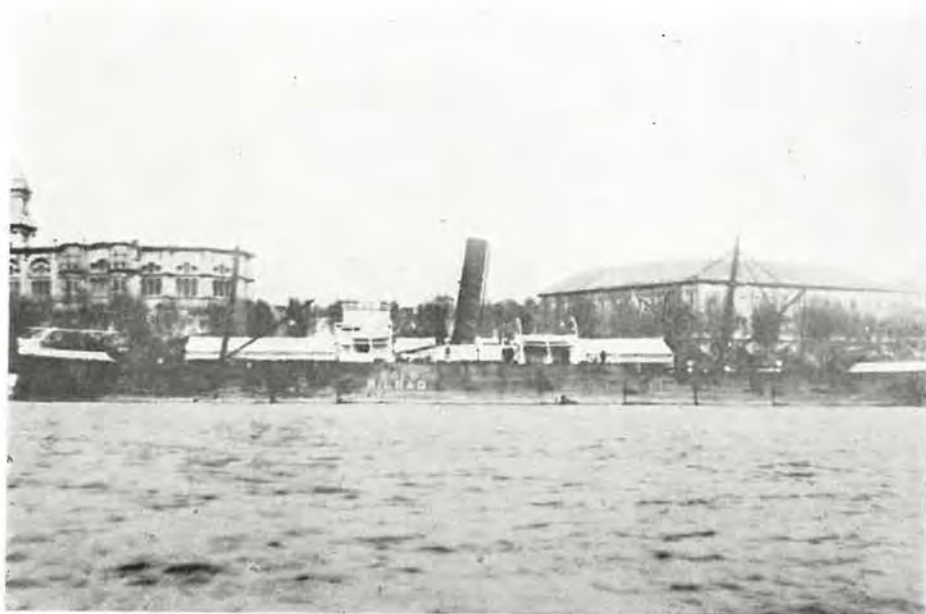
Anuncio de toda la flota Rodas en el que aparece la COMPañÍA MARÍTIMA UNIÓN



El MARTE se construyó en Irlanda en el año 1900. En 1947 pasó a la Naviera Asón, cuya gerencia radica en Santander desde 1967



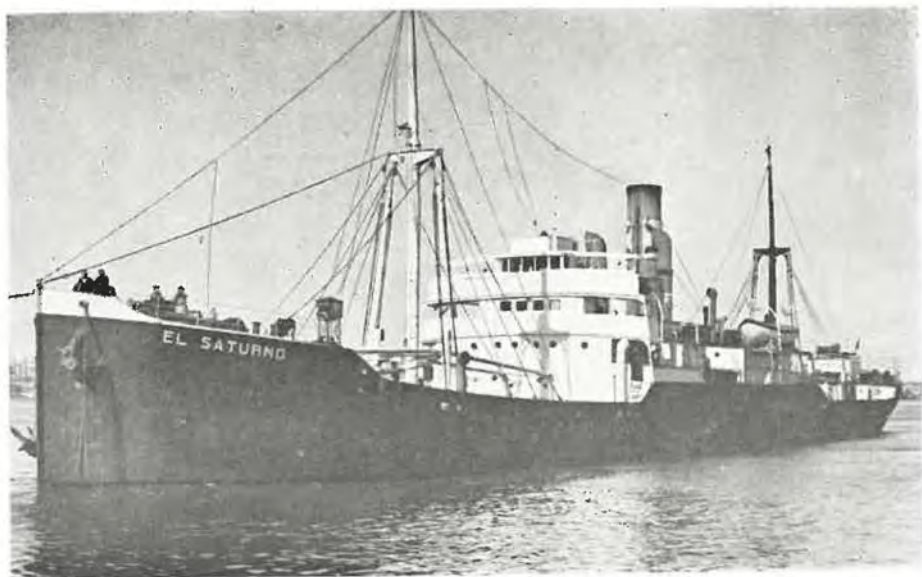
El HÉRCULES perdido en el Río Paraná el 9 de marzo de 1940. Tenía 7.000 toneladas y se construyó en 1900



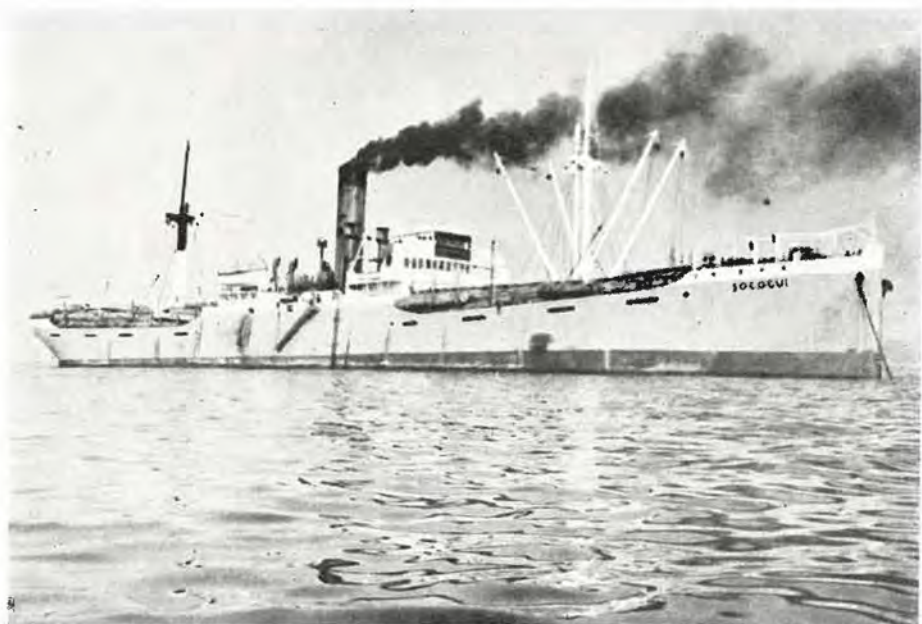
El primer Eolo era de 6.000 toneladas y databa de 1898. Se compró en 1900 y se vendió en 1926



El NEPTUNO, segundo de su nombre, había sido construído en 1925 en Inglaterra. Se compro en 1934 y fue desguazado en 1966



EL SATURNO. Era un barco de 6.200 tons. construido en 1921 en Inglaterra.
Fue el segundo con este nombre y se desguazó en 1966



El SOCOCUI, de la Naviera Forestal (Marga), antiguo ERETZA-MENDI, buque
escuela de Sota y Aznar



El JOSÉ G. TREVILLA se construyó en Bilbao en 1918 para Liaño. En 1931 pasó a la flota de Vapores Costeros



El MARTA JUNQUERA, capitana de la flota de Vapores Costeros durante cuarenta años. Se construyó en Bilbao en 1918 para López-Dóriga con el nombre de MECHELÍN

A poco de concluir la guerra fueron desguazados todos los restos de Mahón, con excepción del MANUEL CALVO, y los cadáveres de Barcelona que se habían reflatado. El Estado se incauta de la empresa y ordena la reconstrucción como buques cargueros del HABANA, que se había incendiado en Bilbao, y del MANUEL CALVO. El MAGALLANES, entretanto, había sido recuperado, cuando en 1943 asume la Presidencia de la Sociedad el Conde de Ruiseñada, D. Juan Claudio Güell y Churruca, bisnieto de D. Antonio López, hombre cordial y humano con un cariño bien probado por esta tierra de sus mayores. Bajo su mandato presidencial se vendió el MANUEL CALVO en 1952 y se adquieren el COVADONGA y el GUADALUPE para la línea del norte y los SATRÚSTEGUI y VIRGINIA DE CHURRUCA para la del Mediterráneo, los cuatro procedentes de los programas de construcción de la Empresa Nacional Elcano.

El MAGALLANES se desguazó en 1957 y el COMILLAS se incendió el 6 de noviembre de 1961, desguazándose a continuación. El HABANA se vendió en 1962 a Pescanova y fue transformado en el actual factoría GALICIA. En 1957 se adquirieron en Italia el BEGOÑA y el MONTSERRAT; en 1959 el carguero ALMUDENA y en 1967 los también cargueros RUISEÑADA, COMILLAS y COROMOTO. El 24 de abril de 1958 fallecía repentinamente el Conde de Ruiseñada, cuando más frutos se esperaban de su estupenda personalidad en el mundo nacional; sus cenizas vinieron a Comillas y la Presidencia de Trasatlántica ha pasado a manos de su hijo D. Alfonso Güell y Martos (10).

(10) Los capitanes y pilotos montañeses de historial más destacado en la Trasatlántica, fueron entre otros, los siguientes:

D. José Pérez Quintana y Cacho (inspector), D. Mariano de La Lastra, D. José Venero (subinspector), D. Francisco Cimiano (inspector), D. Baldomero Perales, D. Francisco Jaureguizar y Cagigal, D. Ángel Casquero Ostolaza, D. Fernando San Emeterio Traspuesto (inspector), D. Manuel Díaz Campón, D. Felipe de Hazas, D. Pablo Ferrer San Emeterio, D. Antonio Fernández, D. José Oyarbide, D. José Díaz Campón (subinspector), D. Víctor Poyo López, D. Baldomero Iglesias Herrera, D. Norberto Iglesias Herrera, D. Luis del Barrio y Maza, D. Alfredo Cuervas-Mons Hernández, D. Fernando Campos Setién, D. Víctor Pérez-Vizcaíno, D. Víctor Pérez-Vizcaíno y Ojea (inspector), D. José M.^a Gorordo, D. Luis Sopelana, D. Fernando Gutiérrez Cueto, D. Antonio Muriedas, D. Aurelio Gómez Ezcázaga, D. Miguel Zulaica (inspector), D. Dionisio González Núñez, D. Gonzalo Lavín Casals, D. Antonio Cuervas Mons y Díaz de Quijano, D. Eduardo Fano Orbe, D. Eduardo Fano Oyarbide, D. Francisco Rivero, D. Juan López, D. Benigno Lavín, D. Julián Oslé, D. Joaquín Sánchez, D. Francisco Menezo, D. Adolfo Colmenero, D. Francisco Fernández, D. Luis Ríos, D. Gerardo Cavada, D. Luis Fernández y Fernández, D. Roberto Fano Oyarbide, D. Santiago Oyarbide, D. Manuel de la Brena, D. Eloy Oyarbide Echevarría, D. Miguel Caverio y D. Ángel Campos.



Las navieras bilbaínas de vapores y la aportación montañesa.—
La Vasco-Cantábrica de Navegación.—La guerra europea.—
Final

EN el esplendoroso despertar de las navieras bilbaínas de principios de siglo tuvo una participación destacada la aportación montañesa de capitales, de forma masiva en varios casos. Hay algunas navieras, como la Marítima Unión y la Cantábrica en las que, en los comienzos de ambas, el peso de la participación económica de nuestra ciudad resultó evidente.

La marcha del tiempo acabó con esta simbiosis naviera de las dos matriculas que de hecho dio buenos resultados y que pudo haber sido el origen de un foco económico magnífico en el país y con una proyección europea excepcional en el tráfico marítimo, sin rival posible en España. A la disponibilidad de cargamentos basados en la actividad minera y siderúrgica de ambas provincias, se unía la vocación marinera decidida de sus hombres, las ventajas que en el orden económico se ofrecieron en el país vasco y la importación madura y copiosa de capitales labrados en las Américas por los hijos de nuestra provincia.

Si a ella se sumaba la experiencia naviera bilbaína y la sagacidad comercial y serena de nuestros escritorios santanderinos, el cuadro de premisas para el éxito era realmente prometedor. Los negocios hispano-británicos habían madurado en frutos excelentes a través de varias generaciones de bilbaínos y santanderinos con toda clase de empresas —navieras, mineras, industriales—y empezaban a rendir en un tú a tú prometedor. Y los astilleros ingleses eran proveedores asiduos para lo mejor de nuestra flota.

Una miopía pueblerina envenenada en no pequeña parte por la polí-

tica de turno y el espíritu individualista desatado con el acicate deslumbrador de la primera conflagración mundial, dieron al traste definitivamente con algo que bien pudo haber sido una «Hansa» cantábrica—la hermandad de las villas de la costa—de excepción. Los errores se fueron ahondando y las hojas del calendario, que nunca vuelven para atrás, pasaron definitivamente; y con ellas la gran ocasión.

* * *

La Compañía Vasco-Cantábrica de Navegación se fundó en el mes de junio de 1899. Nació en un salón del Banco de Santander, en nuestra ciudad y vino de Bilbao a crearla y a presidir esta sesión previa, D. Eduardo de Aznar y Tutor, que en aquel año registraba en el libro del Lloyd's nada menos que 48 buques de vapor bajo su omnipotente gerencia.

El domicilio social fue Bilbao; desde el primer momento. La gerencia quedó en manos de Aznar, quien aportaba varios buques de su propia flota. El capital era en su mayoría santanderino. La contraseña elegida, fue roji-blanca (los colores de Santander y Bilbao) en bandera cuadra, partida en diagonal con las iniciales V C en los mismos colores invertidos sobre cada campo. Los buques llevaron nombres geográficos de lugares próximos a las dos capitales.

Los primeros buques que formaron la flota fueron el ÍZARO (1.º), el PEDROSA (1.º), el ACHURI (1.º), el DESIERTO, el MOURO (1.º), el MALIAÑO, el SARDINERO (1.º), el SENDEJA (1.º), el AXPE (1.º), el LUCHANA (1.º), el URIBITARTE (1.º), el ZORROZA (1.º) y el OLAVEAGA. El AXPE y el OLAVEAGA realmente no pertenecieron al patrimonio de la empresa (formaron compañías individuales separadas) si bien su gerencia y explotación se llevó conjuntamente con los demás barcos.

En el primer ejercicio—1900—la Vasco-Cantábrica repartió un cinco por ciento de dividendo a sus accionistas.

El ÍZARO (1.º) se compró de segunda mano. Tenía 1.772 toneladas de registro bruto y 2.620 de peso muerto. Se construyó en 1890 en Dumbar-ton por la Grangemouth & Rankin para Robinson Bross., de Whitby y se llamaba EDITH. Tenía 256 pies de eslora, 36'1 de manga y 18'3 de puntal.

El PEDROSA (1.º) también era de segunda mano. Tenía 1.105 toneladas de registro y 1.540 de peso muerto. Fue construido en 1889 en North Shields, por Smiths, para Eeles & Dryden, de Newcastle, con el nombre de STANWICK. Era de pozo, con 225 pies de eslora, 32'6 de manga y 15'7 de puntal.

También el ACHURI (1.º) era un barco viejo; bastante viejo. Se había construido en 1879 por Tyne Shipbuilding de Newcastle. Tenía 1.422 toneladas de registro, 258 pies de eslora, 32 de manga y 21'2 de puntal. Había pertenecido a la Red «R» (Stephens & Mawson) de Newcastle, hasta la venta a Vasco-Cantábrica, siempre con el nombre de RANZANI.

El DESIERTO era aún más antiguo. De 1874; construido en Sunderland por Thompson & Sons para J. Marychurch, de Cardiff, con el nombre de S. W. KELLY. Tenía 1.052 toneladas de arqueó y 1.660 de peso muerto. Sus medidas eran 221'6 por 30'5 y 20'7. Tenía máquina de alta y baja y fue comprado por Aznar antes de la creación de la Vasco-Cantábrica.

El MOURO (1.º) era de los mayores. Construido en Stockton por Richardson Duck en 1889, había navegado para la Hull SS. Co., con el nombre de SHEERNESS. Tenía 2.129 toneladas de arqueó y 3.217 de peso muerto. Era de hierro y con 277 pies de eslora por 37'5 de manga y 18'4 de puntal y de cubierta de abrigo.

El MALIAÑO (1.º) se compró a un armador austro-húngaro. T. Cossovich, de Trieste, con el nombre de GODOLPHIN, quien lo poseía desde 1896. Anteriormente había sido de Bilton Williams & Co., de Newcastle, desde 1893 a 1896 y antes de W. Lamplough, de Londres, desde su construcción en 1889 por la Grangemouth Dockyard de Grangemouth; siempre con el nombre de GODOLPHIN. Tenía 1.531 toneladas de arqueó bruto y 2.340 de peso muerto y sus medidas eran 250 pies de eslora por 35'2 de manga y 16'8 de puntal. Llegó a Bilbao el 3 de noviembre de 1899 procedente de Marsella y allí se abanderó.

El único buque de los comienzos encargado directamente a astilleros era el SARDINERO, el mayor de la flota de entonces, con 2.035 toneladas de registro y 3.467 de carga. Con 282 pies de eslora, 40 de manga y 19'2 de puntal, construido en Campbeltown. Era un espléndido buque con excelentes condiciones para la mar.

El SENDEJA (1.º) se compró a Meek & Son, de Goole, y se llamaba HANOVER. Lo poseía desde su construcción en 1889 por Edwards, en Newcastle. Tenía 1.746 toneladas de registro y 2.500 de peso muerto, con 255'4 de eslora por 36'3 de manga y 16'9 de puntal. También este barco fue adquirido por Aznar poco antes de la creación de Vasco-Cantábrica.

El AXPE (1.º) que muy posiblemente, como antes decimos, no perteneció propiamente al activo de la sociedad, era un pequeño vapor de 1884, construido por Usk S S. Co., en Newport para Cornubia SS. Co., de Cardiff, con el nombre de DORA EWING. Tenía 393 toneladas de arqueó y 700 de peso muerto, con 144'7 de eslora, 25'1 de manga y 11'4 de puntal; era de hierro y con máquina de dos cilindros y pasó en 1885 a R. Taylor, de Dundee, hasta 1891. En este año lo adquiere D. Ramón de la Sota

El OLAVEAGA—barco de vida azarosa y que como hemos visto formaba una Compañía del Vapor Olaveaga, con mayoría de capital santanderino y domicilio en el n.º 29 del Paseo de Pereda—sufrió una varada el día 20 de octubre de 1900 a la entrada del puerto de Liverpool.

El MALIAÑO aquel mismo año había sufrido un accidente muy similar a la entrada de Sunderland, siendo reflotado al igual que el OLAVEAGA.

Al acabar el año, el 20 de diciembre, el ÍZARO, cuando venía del Mar Báltico con un cargamento y cubertada de madera, fue alcanzado en el Golfo de Vizcaya por un temporal que no lo echó a pique de verdadero milagro. Entró en Santander el día 22 con una espantosa escora y con agua a la altura de la cubierta por la banda de la tumba.

1901 fue el último año del mandato de Aznar sobre la flota. En él se registraron dos bajas—las del OLAVEAGA y del SENDEJA—y el alta del segundo AXPE.

El OLAVEAGA, reincidente en su mala estrella, naufragó en aguas inglesas por abordaje con otro buque de aquella nacionalidad y aunque pudo reflotarse, se vendió definitivamente pasando a propiedad de la Cía. de Navegación La Blanca (de J. M. de Bustamante), de Bilbao, en donde con el nombre de GOMECHA perduró hasta 1906. Después pasó a G. Goñalons, armador mahonés, bajo el nombre de ANTONIA, y en 1923 finalmente a la Cía. Trasmediterránea con quien acabó desguazándose en 1928 y en Mahón precisamente.

Lo del SENDEJA nos tocó bien de cerca, porque se perdió precisamente en nuestras aguas, el día 15 de febrero dentro del puerto de Castro Urdiales. Había llegado el 14 y se había atracado en el cargadero de Urdiales; al recalar mar, largó amarras y se fue al abrigo del rompeolas de Castro. El tiempo roló al norte y a eso de las dos y media de la madrugada, le garrearón las anclas y se fue sobre las restingas del muelle Ocharan, cerca del actual antedique. A la bajamar quedó en seco y allí mismo hubo que desguazarlo. Lo mandaba el capitán don A. Farré y llevaba 24 hombres de tripulación. Los restos se subastaron el 12 de marzo de 1901 y fueron adquiridos en 60.000 pesetas. El primer barco del patrimonio de la Vasco-Cantábrica que moría en la mar, vino a escoger su tumba precisamente en la línea que une y separa las dos provincias emprendedoras.

El segundo AXPE fue un barco construido en 1884 por Turnbull, en Whitby, para Stodart Bross, de Liverpool con el nombre de INVERMAY. Tenía 1.385 toneladas de registro bruto y 1.826 de peso muerto, 240 pies de eslora por 34 de manga y 17'8 de puntal, era de casco de hierro de pozo. En 1889 lo exportaron a Italia para los armadores Becchi & Colcagno, de Savona, en donde con el nombre de ARMONIA y bandera italiana, permanece hasta que en 1901 lo adquirió Aznar para la Vasco-Cantábrica.

En este año de 1901 el grupo naviero de Aznar y por tanto la propia Vasco-Cantábrica, se interesa en la fundación de La Polar, gran compañía de seguros que nacía en torno al negocio marítimo de cascos. También en este año comienzan los barcos de la flota a hacer el tramping de gran altura con aparentes buenos resultados. El MOURO da varios viajes a Norteamérica con escalas en Filadelfia y Newport News y retorno a Malta y el SARDINERO se va nada menos que desde Maryport a Rosario de Santa Fe, en la República Argentina.

Uno de los barcos de la compañía que más duraron en ella, el MALIAÑO, tuvo ese año de 1901 una serie de sustos interminable. El día 1 de febrero, cuando navegaba con mineral de hierro de Bilbao a Newcastle, fue sorprendido por una borrasca del noroeste que le causó enormes destrozos obligándolo a regresar al resguardo de Cabo Machichaco en las proximidades de Bermeo, en donde consiguió fondear con las dos anclas y en donde aguantó milagrosamente salvándose del siniestro. Al viaje siguiente en el mes de marzo, cuando regresaba de Inglaterra con carbón, se cruzó a la altura de Ouessant con el UDALA de la Bilbaína de Navegación y por tanto del Grupo Aznar, que venía a remolque en su primer viaje. Sorprendido el propio MALIAÑO por ese mismo temporal, conseguía recalar a Santander el 11 de marzo en un estado lastimoso.

1902 fue un año trascendental en la marcha de la Vasco-Cantábrica. Tras una Junta General de accionistas, la empresa se separa totalmente del grupo Aznar—con gran oportunidad, por cierto—y la presidencia se confió a D. Victoriano López-Dóriga, Capitán de Fragata, miembro activo de la Liga Marítima y presidente de la Asociación de Armadores Santanderinos. El resto del consejo tomó un claro matiz montañés con D. Isidoro del Campo como Vice-Presidente, D. Dionisio Herrera como consejero secretario-asesor, D. Evaristo Rodríguez de Bedia, D. Luis Pereda, D. Francisco Escalada y varios más. La gerencia se confió a D. Adolfo Pardo y la inspección a D. Fernando Pereda. El domicilio social continuó en Bilbao y la gerencia pasó del número 1 de la Campa de Albia al 7 de la Ripa.

A muy pocos años el grupo Aznar, por muy diversas razones, y la más poderosa de todas ellas la gran crisis naviera de fletes, entró en apuros y acabó con la disolución y desmembramiento de la que fuera gran naviera bilbaína con medio centenar de vapores a comienzos de siglo.

La situación de la Vasco-Cantábrica, a raíz de la experiencia, era realmente grave; salió de ella a fuerza de cautela y prudencia y tras una dolorosa operación que consistió en la cesión de varias de las unidades de características menos brillantes: el ACHURI y el ZORROZA primero, y el DESIERTO y el LUCHANA después.

El ACHURI volvió a Newcastle en 1903 con el nombre que trajo —RANZANI—y a la propiedad de J. Ridley & Tully. En 1912 pasó a la

bandera griega y matrícula de Pireo con el nombre de TRIFYLIA, de la propiedad de F. Bernardos y en 1915 a la de C. G. Scourboulis. El 13 de noviembre de 1915 naufragó y se perdió en Killoughther (Wicklow) en la costa oriental de Irlanda.

El ZORROZA registró en 1902 exactamente el mismo proceso. Volvió a ser el WYLAM, como antes de su venida a España, pero bajo la propiedad de la Limerick SS. Co., de L. Morley. En 1910 se abanderó en Italia con el nombre de FAMIGLIA y del patrimonio de Alfio d'Alfio, de Nápoles. Treinta años aguantó este veterano vapor la nueva matrícula. El 28 de septiembre de 1940 fue torpedeado y hundido en la segunda guerra mundial por el submarino inglés PANDORA al norte de Ras Amer, en el frente norteafricano (11) en 33°-00' N y 21°-38' E, sobre la costa de Cirenaica (versión oficial italiana).

El DESIERTO se vendió en pública subasta entre 1903 y 1904, con su gemelo el LUCHANA. Eran los más viejos de la flota y de pobres condiciones para su explotación. El DESIERTO lo adquiere la Cía. Santurzana de Bilbao que lo pone por nombre TRINIDAD. En 1918 lo compró D. Luis Otero y lo rebautizó MENDI y en 1920, siendo ya para entonces de Zabala Goitia y Cía., naufragó el día 21 de diciembre a la altura de Cabo Peñas. Ese fue el fin del viejo DESIERTO.

El LUCHANA sufrió un accidente en aguas del Clyde y se fue a pique. Se hizo abandono y fue reflotado por la aseguradora para su desguace en Francia en 1905.

Ese mismo año de 1904 apenas se dio dividendo y se libera la hipoteca que gravaba sobre el AXPE (nuevo), el PEDROSA y el MALIAÑO. D. Fernando Pereda asume la gerencia del negocio y con la ruptura de hostilidades entre Rusia y Japón se abre un débil portillo de respiro para el negocio. El SARDINERO se fleta por cuenta del almirantazgo ruso y va a Kronstadt para suministrar carbón a la escuadra del Almirante Rodjestwensky que se dispone a salir del Báltico para, dando la vuelta al mundo, ir a auxiliar a la escuadra bloqueada en Puerto Arturo. El SARDINERO dio carboneo en Kronstadt a uno de los mejores y más poderosos acorazados del Zar, el IMPERATOR ALEXANDER III. La escuadra rusa sucumbió en Tsushima antes de llegar a su destino.

En 1905 vuelve a producirse otra pérdida a las puertas de casa. Esta vez fue el PEDROSA, que mandaba D. Ramón Blanchard. Era un barco muy balancero y que gozaba fama de valiente entre la marinería del Cantábrico. Acababa de pasar su visita en el dique seco de Santander y salió en lastre para Avilés, recién pintado y flamante. Era el 15 de abril de 1905. A la altura de Llanes se le presentó una avería en la máquina,

(11) Según otras versiones (inglesas) fue hundido por mina a la altura de Brindisi.

que se complica al medio día con una importante vía de agua. A las cinco de la madrugada del siguiente se hundió el PEDROSA frente a Ribadesella sin que el ROSARIO, que salió ex-profeso de este puerto asturiano a prestarle auxilio, pudiera hacer otra cosa que recoger a la tripulación y llevarla a Santander.

Con el importe del premio del seguro del PEDROSA se pudieron recoger ese mismo año las obligaciones hipotecarias pendientes que gravaban al AXPE, al propio PEDROSA y al MALIAÑO.

Al año siguiente—1906—se reduce el capital social de la empresa y se pierde el primer SARDINERO. Iba de Bilbao a Newport con mineral al mando del capitán D. Félix Estarellas y a eso de las dos y veinte de la madrugada del 12 de mayo, al salir de un banco de niebla, chocó contra los bajos de Runnelstone, cuatro millas al este del islote de Wolf Rock a la entrada del Canal de Bristol. Quedó asentado de popa y repentinamente se hundió. Milagrosamente la tripulación pudo ponerse a salvo en los botes, que luego fueron recogidos por un pesquero.

Y a rey muerto rey puesto; en ese mismo año se compró un barco de 2.170 toneladas de registro y 3.000 de peso muerto, construido en 1897 por Blumer, en Sunderland, que pasa a ser el segundo SARDINERO de la flota. Había pertenecido a Miller & Richardson, de Glasgow, con el nombre de CARISBROOK y era un barco pobre de líneas, sólido de casco, con 290 pies de eslora, 42 de manga y 19'1 de puntal con estructuras de tres islas.

Pero en 1907 vuelve a producirse otra baja: el ÍZARO.

El ÍZARO primero, el día 1 de marzo, varaba camino de Maryport en un punto conocido por St. Bees Head, en el Cumberland. Se perdió totalmente y la tripulación pudo ser salvada.

También el ÍZARO fue repuesto a vuelta de correo. El ÍZARO segundo fue un barco comprado a Hardy Wilson, de West Hartlepool, el armador del famoso PEÑAS ROCÍAS de la Santanderina (ex-NORLANDS). Éste era el GARLANDS y prácticamente igual al santanderino. Tenía 1.987 toneladas de registro bruto y 2.850 de peso muerto y se había construido en el mismo astillero y en el mismo año que el ROCÍAS, es decir, en 1889 por William Gray, de West Hartlepool. Sus medidas eran 270 pies de eslora, por 36'5 de manga y 20 de puntal; la disposición del casco con sus cajas, era la clásica de pozo en el 1 y media caja en el 3 y 4. La máquina de triple expansión y una sola caldera.

No fue muy afortunado el estreno de este nuevo ÍZARO, porque el 22 de abril de 1908 naufragaba en la ría de Avilés yéndose a pique, aunque afortunadamente pudo reflotarse y continuar en la compañía.

La época dura entre el año 1909 y el estallido de la primera guerra mundial no fue sin embargo, pródiga en desgracias con la Vasco-Cántabrica. La única pérdida total se registró en el año 1909 y correspondió

al primer MOURO. Había salido de Huelva con un cargamento de piritas para Londres. Ya en la costa de Portugal sufrió los primeros embates de los temporales que le rompieron la estiba de las bodegas haciéndole tumbar peligrosamente y teniendo que arribar al puerto del Ferrol. Reemprendió el viaje y estando ya en pleno golfo, acusa una vía de agua de la sala de calderas. Estando unas 13 millas al sur de Ouessant y de través con La Chèvre explotaron sus dos calderas hundiéndose inmediatamente. Era el 10 de marzo de 1909. La tripulación fue recogida por el vapor inglés ORTOLON y llevada a Burdeos.

En noviembre de ese mismo año estuvo a punto de perderse el primer URIBITARTE, un barco aventurero como veremos. Navegaba de Liverpool a Cardiff al mando del capitán montañés D. Germán del Río Sainz, cuando fue sorprendido por un violentísimo temporal que lo hizo tener que ponerse a la capa durante varios días; tantos, que se acabó el carbón, puesto que el barco iba a Cardiff a hacer consumo precisamente. Después de haber quemado todo el maderamen disponible, y al quedar ya sin movimiento, el URIBITARTE tuvo que ser abandonado por su tripulación que fue recogida por el mercante inglés SUNLIGHT y llevada a Swansea. Habiendo mejorado el tiempo al día siguiente, el capitán y parte de la tripulación, con ayuda de varios barcos pesqueros, consiguieron reembarcar y dando al barco remolque lo salvaron, metiéndole en el puerto de Fishgard, en la costa avanzada de Gales.

Todavía el 29 de julio de 1911 el URIBITARTE intentó otra vez el suicidio, quedándose al garete por avería de la máquina a la altura de Cabo San Vicente, en la esquina sur de Portugal, confluencia de la navegación de medio mundo. Lo tomó a remolque el mercante español CABO NAO y lo metió en Cádiz.

* * *

Y así llegamos a las vísperas de la Gran Guerra con sólo cinco buques en servicio, a saber: URIBITARTE, AXPE, ÍZARO, SARDINERO y MALIAÑO. La Vasco-Cantábrica se había salvado.

Nada más comenzado el conflicto, la demanda del mercado de buques de segunda mano tomó una altura auténticamente fabulosa y ésta fue la razón que tentó a la empresa para deshacerse de su AXPE segundo, que en verdad era ya para entonces un buque viejo. En 1915 pasa a la Naviera Unión Española de Barcelona, con el nombre de GERONA y a poco, el día 10 de diciembre de 1916, en viaje de Lisboa a Cardiff, todavía al mando del capitán santanderino D. Mariano de la Portilla, es torpedeado y hundido por el submarino alemán UC-21 (comandante Sattzwedel) ahogándose dos de sus tripulantes.

En aquellos días y a raíz de la venta del AXPE, cuya oportunidad fue discutida, dejaba la gerencia Pereda y se hacía cargo del timón de la naviera D. Ulpiano de la Torre.

En 1916 se duplica el capital social y se recibe el primer encargo directo de la Vasco-Cantábrica a astilleros españoles: el MOURO segundo, cuya construcción se había confiado a Euskalduna, en Bilbao. Entró en servicio en agosto y se entregó el mando a D. Pedro Aldalur. El nuevo MOURO, que venía a sustituir al perdido en 1909, era una bonita unidad de 2.905 toneladas de registro bruto y 4.150 de peso muerto, casi gemelo del MAR DEL NORTE y el MAR MEDITERRÁNEO de la Nervión, construídos por entonces (12). Tenía 93,26 metros de eslora, 13,46 de manga y 6,6 de puntal, con 988 caballos y diez nudos de andar. Construcción de cajas, arboladura recta y aire sobrio y elegante en toda la línea de sus estructuras. Se pagó por él un millón de pesetas según contrato.

Cuando ya acababa el año con un buen saldo de viajes y libras oro, vino la mala suerte a hacer acto de presencia con la pérdida del URIBITARTE; esta vez hundido sin remedio. Había salido el 30 de noviembre de Bilbao cargado con mineral de hierro para Cardiff y al mando del capitán D. Raimundo Saiz. A la altura de Ouessant, en la madrugada del día 2 de diciembre de 1916, es destruído y echado a pique por el submarino alemán UC-21 (el mismo que hundió el antiguo AXPE). La tripulación, puesta a salvo en los botes, consiguió llegar a Brest.

Los años 1917 y 1918 fueron terribles en la mar, y la flota mercante española, empeñada en el tráfico europeo, sufrió dolorosamente las inevitables consecuencias de la guerra. La declaración alemana del bloqueo implacable sorprendió al ÍZARO en el río de Glasgow. Allí tuvo que quedarse durante tres meses hasta que el Gobierno de Berlín autorizó la salida de los «bloqueados», previa notificación de su itinerario y el caprichoso pintado de todo el casco a rayas verticales rojas y blancas para su fácil identificación a distancia; llegó a Santander maquillado de esta horrenda facha el 6 de mayo de 1917.

A raíz de esta vuelta al tornillo del bloqueo de los mares de Europa, la Vasco-Cantábrica opta por enviar sus buques al tráfico trasatlántico y así, el SARDINERO se envía a puertos norteamericanos a por carbón para la factoría de Nueva Montaña, regresando a Santander a principios de julio. Este barco, el 18 de enero, había sido ya seriamente advertido por un submarino alemán que lo detuvo cuando navegaba a la altura de Vigo y lo dejó pasar.

(12) El MAR DEL NORTE llegó a ser el RÍO NAVIA y luego el MONTE FARO de Aznar. Y el MAR MEDITERRÁNEO fue después el RÍO MIÑO de Trasmediterránea y finalmente el CABO SILLEIRO de Ybarra. Ambos están ya desguazados.

Pero su suerte estaba decidida. El día 23 de febrero de 1918 es echado a pique a 20 millas de Casablanca por el submarino alemán U-155, mandado por el capitán de corbeta Eckelman. Venía de la Argentina con trigo para el gobierno suizo, que había de desembarcar en Cette, y provisto de un salvoconducto especial del gobierno alemán para llevar a cabo el viaje, por tratarse de suministros a un país neutral. A pesar de todo, el SARDINERO fue hundido por una bomba retardada que colocó la dotación del submarino en la bodega n.º 1. La tripulación del barco español se refugió en sus botes y así fue descubierta por un hidro francés, el cual avisó a un patrullero de su misma nacionalidad que fue quien la recogió y llevó a Casablanca. Regresaron a Barcelona a bordo del CABAÑAL, de Trasmediterránea, el día 29. Mandaba el SARDINERO D. Pedro García Noain, iba de primer oficial D. Rodolfo López y de segundo D. Tomás Lavín Guatier, todos santanderinos.

En el mes de julio, el gobierno alemán reconoció su culpabilidad en la destrucción del SARDINERO y accedió a indemnizar a la Vasco-Cantábrica, para lo que cedía al gobierno español uno de los barcos alemanes internados en nuestra patria, a fin de que se traspasase a Vasco-Cantábrica a cambio del perdido SARDINERO.

La última peripecia bélica la sufrió de nuevo el ÍZARO, al mando del capitán montañés D. Martín Zaldumbide. Iba a Glasgow con piritá y fruta de Valencia, navegando, por supuesto, en convoy bajo la protección aliada. Al llegar al Canal de Bristol, fue tan intenso el ataque de los submarinos alemanes, que el ÍZARO, a la altura de la Isla de Lundy, optó por salirse de la formación y navegar por su cuenta hasta el destino, aun a riesgo de cualquier responsabilidad. Tuvo suerte, porque llegó desapercibido al Mersey de donde regresó nuevamente en convoy a España, con carbón. Al estar a la altura de Longships, en el Cornwallis, fue incesantemente atacado por los submarinos. Por la proa del ÍZARO, a dos cables de distancia, navegaba el LUISA, mercante español de Tayá; fue alcanzado por un torpedo y se hundió al costado del ÍZARO en menos de tres minutos, pereciendo cuatro de sus hombres. El ÍZARO con el susto en el cuerpo, llegó a Santander el 21 de abril.

Para entonces lleva la gerencia de la Vasco-Cantábrica D. Ulpiano de la Torre, manteniéndola hasta su fallecimiento en 1930.

* * *

La postguerra vino despiadada e inexorable para todos; acabó la racha de sangre y llegó la del hambre.

La Vasco-Cantábrica en 1920, amplía su capital a 6,8 millones de pesetas para hacer frente a su plan de renovación de flota. Decidió vender las unidades más antiguas—el ÍZARO y el MALIAÑO—y encargó en astilleros ingleses dos nuevas y eficientes: el PEDROSA y el URIBITARTE, segundos los dos en sus respectivos nombres.

El ÍZARO se vendió a la Naviera Euzkera, de Bilbao, de la que eran gerentes Zugadi y Rueda. Se perdió el 20 de agosto de 1930 a la altura de Cabo Palos.

El MALIAÑO era tan viejo como el ÍZARO y se vendió a Fierro, de San Esteban de Pravia. Su último capitán fue D. Miguel Ruano. Tomó el nombre de ALFONSO FIERRO e intentó el suicidio repetidas veces bajo su nueva contraseña; la primera el 24 de mayo de 1920 en las proximidades de la Estaca de Vares; la segunda, con inmersión, el 25 de julio de 1924 en Vivero; y la tercera y definitiva el 18 de agosto de 1933 en Cabo Toriñana. Allí quedó para siempre nuestro viejo MALIAÑO.

En 1921 se incorporan el PEDROSA y el LUCHANA. El PEDROSA se había botado el 19 de abril. Era un barco de 2.670 toneladas de registro bruto, 4.400 de peso muerto, 92,9 metros de eslora, 12,09 de manga y 17,9 de puntal; con 864 caballos y 10,5 nudos de marcha; construcción vertical y de cajas, máquina de triple expansión y dos calderas. Se había encargado a W. Harkes, en Middlesbro y era un buque en línea con el tráfico tradicional de la Vasco-Cantábrica, tal y como se preveía entonces el gran cabotaje europeo a raíz del final del conflicto armado. Puede decirse que el PEDROSA era un «hand-sized ship» para la exportación de mineral y el tráfico del carbón, con más maquina y porte que sus antecesores, pero en su misma trayectoria comercial.

En aquellos días se compra también el segundo LUCHANA. Este barco se había construido en 1908 en West Hartlepool por Irvine, con el nombre de TUSCANY para la Gulf Line, del grupo Furness Withy. Tenía 3.000 toneladas de registro bruto y 5.300 de peso muerto. Con 99,05 metros de eslora, 14,32 de manga y 6,82 de puntal; 1.150 caballos de fuerza en su máquina de triple expansión, 10 nudos de andar y dos calderas escocesas. En 1915 fue abanderado en España al ser adquirido por la famosa naviera Olazarri, de Bilbao, en donde tomó el nombre de OGUENDO. Al disolverse Olazarri, pasó a la compañía La Blanca, gobernada por intereses franceses, y con el reparto de La Blanca al final de la guerra, el OGUENDO llega a manos de la Vasco-Cantábrica, a cuyo servicio habría de navegar muchísimos años. D. Alfredo Noval, capitán santanderino, fue a hacerse cargo del buque a Cabo Verde, cuando salía a viaje para Buenos Aires.

Con la garantía en este nuevo LUCHANA y de sus hermanos no menos nuevos PEDROSA y MOURO, así como la del presunto URIBITARTE segundo, se emitieron obligaciones por valor de dos millones de pesetas y a poco

entró en servicio el último barco de la flota, el segundo URIBITARTE, que se construyó con los ahorros de la guerra en los astilleros ingleses de Burnt-island.

El URIBITARTE fue el gigante de la flota. Tenía 3.503 toneladas de arqueo bruto y 6.210 de peso muerto. Se botó el 22 de marzo de 1922. Era de 100,78 metros de eslora, 14,8 de manga y 7,66 de puntal. Llevaba una máquina de triple expansión de 1.244 caballos, con tres calderas y 10 nudos de marcha. Al igual que el LUCHANA, era de construcción de cajas y el aumento de casi mil toneladas de carga que tenía este buque sobre el prototipo, sirvió de motivo para hondas discusiones en el seno del consejo de la Vasco-Cantábrica que, sin saberlo, había llegado ya al fin de sus éxitos.

En 1923 se hizo entrega oficial del ESPAÑA N.º 1. Ya hemos dejado consignado que la pérdida del segundo SARDINERO dio lugar a una indemnización por parte de Alemania. De los 53 navíos alemanes internados en aguas españolas desde el comienzo de la guerra, seis habían sido formalmente cedidos a España por el gobierno de Berlín en concepto de reparaciones y una de ellas era en concreto la del SARDINERO.

Con el triunfo aliado, las cosas habían venido a complicarse, pues éstos exigían la entrega completa de la flota vencida, incluso las unidades internadas en países neutrales como España y no reconocieron eficacia jurídica alguna al acto de cesión de los seis buques que Alemania antes del fin de la contienda había hecho a España.

Tras no pocas discusiones y conversaciones diplomáticas, el control aliado accede no ya a la cesión aludida, pero sí, al menos, a la incautación por el Gobierno Español de parte de los buques internados. Así, de esta extraña forma, el Gobierno de Madrid se convierte en propietario de seis mercantes que toman el nombre de ESPAÑA seguido de un número del 1 al 6. La incautación se efectuó solemnemente el 19 de octubre de 1918. Para administrar esta flotilla oficial mercante, en abril de 1921 se creó un Consejo de Gerencia y a fines de 1922 se ordena ya por parte del Gobierno la asignación de parte de los buques, la cual tuvo lugar entre los años 1923 y 1924.

Alemania había asignado a la Vasco-Cantábrica en concepto de reparación la entrega del ERIPHIA que era un mercante de 2.562 toneladas de registro y 3.773 de peso muerto, construido en 1902 por los astilleros Neptun de Rostock para la Horn Line de Lubeck. Este barco estaba internado en Bilbao, en la dársena de Axpe desde el comienzo de la guerra. Al pasar a la flotilla de incautación, tomó el nombre de ESPAÑA N.º 1. Tenía 93,07 metros de eslora, 12,58 de manga y 5,39 de puntal, con 850 caballos de máquina y 9 nudos de andar. Era un barco de pozos y construcción meticulosa.

Si bien, como hemos visto, el ESPAÑA N.º 1 no se entrega a la Vasco-Cantábrica hasta 1923, lo cierto es que el Gobierno de Madrid, reconociendo implícitamente el derecho que asistía a la naviera, se lo cedió en explotación desde 1920 y así su tripulación era de nuestra compañía, su capitán lo fue D. Rodolfo López, de Suances, y aunque el nombre fue el de ESPAÑA N.º 1, hasta la contraseña era de la Vasco-Cantábrica.

El 7 de diciembre de 1922 se dio la orden de entrega oficial y el barco se recibe ya en 1923 y precisamente en el puerto de Santander, en donde comienza a tramitarse el expediente para el cambio de nombre que terminó siendo SARDINERO, por lógica consecuencia. Fue este el tercero y último SARDINERO de la flota.

Los últimos veinte señalan el ocaso definitivo de la veterana empresa. El 15 de febrero de 1929 se vende el MOURO, que era el barco bonito de la flota. Lo compró la Vasco-Andaluza (Ybarra) y lo incorporaron a su familia de «cabos» con el nombre de CABO QUINTRES. Acabó naufragando en 1952 (13).

En ese mismo año de 1929 fallece D. Ulpiano de la Torre; pasa la gerencia a manos de su hermano D. José María de la Torre y Alonso y se alquila por seis meses a la naviera Sota y Aznar y para sus nuevos servicios de cabotaje, el SARDINERO al mando de su capitán D. Rodolfo López.

Las dificultades económicas de la Vasco-Cantábrica iban paulatinamente a más. Los treinta fueron ya insuperables y en 1933, prácticamente se hizo almoneda de todo lo que quedaba a flote.

Se habían amarrado el LUCHANA y el SARDINERO cuando surgió la oportunidad de venta para el PEDROSA y aun para el URIBITARTE.

El PEDROSA estaba también amarrado desde 1932. En 1933 se interesó por él, Mutiozábal, de Bilbao, y lo compra pasando a llamarse SENDEJA. Con este mismo nombre y tras varios cambios de dueño, acabó desguazado en 1967 (14).

(13) El CABO QUINTRES durante la guerra española quedó requisado por el Gobierno de Bilbao y tomó el nombre de BAURDO. Con él intentó romper el bloqueo de la costa vasca, y al fin lo logró burlando la vigilancia de la Marina Nacional, disfrazado con pabellón francés. En 1939 volvió a sus legítimos dueños y empezó de nuevo a navegar como CABO QUINTRES. El día 6 de mayo de 1952, en una ceización de niebla, cuando navegaba de Bilbao a Pasajes, embarrancó en los acantilados de Punta Villano (Arminza), perdiéndose totalmente.

(14) El SENDEJA, que quedó del lado del Gobierno de Madrid, fue capturado en aguas del Cantábrico por la Marina de Guerra Nacional en el verano de 1936 incorporándose como transporte de guerra a la Gerencia de Buques Incautados. Una de estas misiones llevó a cabo en su intento de participar en el fallido desembarco en Cartagena, en marzo de 1939, llevando a bordo un batallón expedicionario de Infantería de Marina. Desde 1939 a 1953 perteneció a la Sociedad Importadora de Automóviles (S. I. D. A.), de Zubizarreta, y en 1953 lo compró Ponte Naya de Coruña, quien lo mantuvo en explotación hasta su desguace en 1967 en Gijón.

El URIBITARTE lo compró a la mitad exacta de su costo, en el mes de abril de 1933, el armador bilbaíno D. Antonio Menchaca, quien lo conservó con el mismo nombre. Todavía se mantiene en servicio (15).

El SARDINERO se desamarró en diciembre de 1933 y al mando del capitán D. Juan Ugarte, se entregó al mismo armador asturiano que había adquirido el MALIAÑO bastantes años atrás: D. Federico G. Fierro. Toma el nombre de ITA y se dedica al transporte de carbón desde 1934. En julio de 1936 quedó en zona adicta a Madrid. Fue requisado y destinado con el nombre de TITÁN a intentar el embotellamiento del puerto nacional de Huelva. El día 29 de agosto de 1936 se llevó a cabo la operación en la que fueron hundidos de manera intencionada sobre la barra dos mercantes; uno de ellos el ITA y otro el ROBERTO R. El ITA pudo rebotarse por el mando nacional en 1937; reparándose en Cádiz se incorporó a la marina mercante de Burgos desde 1938. Tras una serie de reformas y arreglos, todavía navega bajo los mismos dueños, transportando el poco carbón que queda por el litoral español.

De esta forma acabamos de ver que sólo le quedaba a la notable Vasco-Cantábrica de Navegación un único buque—y amarrado—el día en que comenzaron las hostilidades en la guerra civil española: el LUCHANA. Todo lo demás era ya historia pura. Fue requisado por el Gobierno y puesto a trabajar; al producirse la caída de Bilbao, el LUCHANA navegaba rumbo a la Unión Soviética. Por aquellas aguas estuvo más de un año, hasta que, decretada su bajada al Mar del Norte, fue allí mismo recuperado por el crucero-auxiliar nacional CIUDAD DE VALENCIA y conducido a España en donde se devolvió a la Vasco-Cantábrica.

Pero la Vasco-Cantábrica era ya un fantasma y no disponía de un solo ochavo. El LUCHANA, para navegar, necesitaba pasar la cuatrienal y sufrir una buena reparación. Así pues, hubo que venderlo. El último barco de la Vasco-Cantábrica se cedió en 1939 a la Marítima del Nervión, en donde, siguiendo la norma tradicional de dicha empresa, tomó el nombre de MAR TIRRENO. En 1955 pasa a Transportes Petrolíferos (Mari Pino) de Madrid y acabó desguazándose, en 1962.

Así terminó de hecho la vieja Vasco-Cantábrica, la más potente naviera vasco-montañesa de comienzos de siglo. Después tuvo en explotación el CASTILLO BUTRÓN, alquilado a su vez a un grupo carbonero que acabó quedándose con la sociedad tras una reducción de capital social a 136.000 pesetas en 1954, para volver a ampliarlo en 1956 hasta 6,8 millones, desembarazada ya totalmente la nueva empresa del lastre santanderino

(15) El URIBITARTE llegó a Génova pocas horas antes del comienzo del Alzamiento, el 18 de julio de 1936. Quedó internado y pasó a ostentar bandera italiana y el nombre de COSENZA, con el que dio innumerables viajes de guerra y transporte. Se devolvió a su armador en Palma de Mallorca a fines de 1938.

de los restos de antiguos paquetes poderosos de acciones. Después, el CASTILLO BUTRÓN ya de su propiedad, pasó a ser RÍO JILOCA y lo desagazó en Parayas tras un accidente; y ha construido recientemente el FRIMAR. Pero esta última etapa no tiene ya en absoluto la menor correlación con nuestra historia, salvo el color de las chimeneas y la razón social.

Por la Vasco-Cantábrica de Navegación, que tuvo un gran paralelismo con la Santanderina, pasaron como por ésta, generaciones de náuticos montañeses y el producto de los ahorros de no pocas familias conocidas de nuestra capital. Entre los capitanes más destacados figuraron D. Miguel Ruano, D. Martín Zaldumbide, D. Ramón Blanchard, D. Germán del Río, D. Carlos G. Torre, D. Juan Agustín Arango, D. Francisco Medina, D. Patricio Rodríguez Torre, D. Alfredo Noval, D. José Herrera Bustamante, D. Raimundo Sainz, D. Juan Cano y D. Deogracias García, entre otros, a más de los inspectores D. Fernando Pereda, D. Pedro Aldamiz y D. Pedro Rodríguez. Navegaron como pilotos destacados, D. José del Río Sainz, el eximio poeta y escritor de la mar, D. Víctor Pérez-Vizcaíno y Ojea y D. Juan Herrera y Bustamante.

Martínez Rodas y la Marítima Unión.—Los barcos mayores
de España

OTRA de las empresas bilbaínas de vapores con importante participación montañesa fue la Compañía Marítima Unión, perteneciente al grupo naviero de D. Francisco Martínez Rodas. La Unión se fundó en Bilbao el 5 de diciembre de 1899 con un capital social de 16 millones de pesetas bajo la presidencia y gerencia de Rodas. En el Consejo representaban la fuerte aportación santanderina D. Domingo Ortueta y Garay, D. Eduardo Téllez Hernández y D. Vicente Trápaga Gutiérrez; la participación bilbaína estaba representada por D. Darío Arana y D. Juan V. Aguirre.

La meta naviera de esta empresa presentaba un aspecto particular desde su nacimiento. Así como la mayor parte de las casas armadoras bilbaínas y santanderinas nacidas al remonte del siglo, se dedicaron al tráfico europeo de mineral, carbón y madera, la Unión se fundó con el fin de crear una flota tramp de gran altura con buques de proporciones adecuadas, para servir las rutas trascontinentales. Y tal como se proyectó se hizo, porque al año justo de su nacimiento contaba con una estu-penda lista de vapores que eran los mayores y mejores mercantes de toda la marina española sin discusión; una flota que causó la envidia y admiración de propios y extraños y cuyas unidades, impresionantes de porte, eran la sensación de los doques británicos en los primeros días de la centuria. Fueron el HÉRCULES, el MARTE, el EOLO, el JÚPITER y el APOLO, todos con tonelaje por encima de las seis mil, cifra que entonces podía considerarse como enorme.

El grupo Martínez Rodas comprendía también otras navieras sin participación santanderina. La más importante era la Compañía Maríti-

ma Rodas, de su propiedad, que tenía también buques grandes si bien no tanto ni tan buenos como los de la Unión. Llevaban nombres mitológicos de diosas, a diferencia de los de la Unión que eran de dioses.

¶ También eran del grupo Rodas y estaban bajo su directa gerencia, la Compañía Anónima Marítima La Actividad, que servía línea regular de Liverpool a España y cuyos buques, de unas dos mil toneladas, se llamaban DILIGENTE, RÁPIDO, ACTIVO y VELOZ. La Sociedad Marítima Cantabria, armadora del CHIMBO, CHINDOR y CHÍO, que hacían el tráfico entre Bilbao y Asturias también pertenecía al grupo Rodas. Igualmente la Compañía de Remolcadores Bilbaínos estaba adscrita al grupo; sus unidades eran el SOCORRO, el SANSÓN, el AUXILIAR, el ESPAÑA y el RODAS.

La gerencia de Marítima Unión y de Marítima Rodas era la misma y ambas compañías operaban como una sola unidad de explotación naviera. Los buques llevaban chimenea negra con la inicial R coronada de rojo y contraseña cuadra, blanca con idéntica marca. Al independizarse más tarde Unión del grupo Rodas, cambió el dibujo de la bandera por las iniciales M U enlazadas en rojo y azul y este mismo anagrama, se llevó sobre zuncho blanco a las chimeneas.

Este consorcio naviero, con el gran mérito de su particular visión del negocio, cuya originalidad no puede discutirse, fue uno de los más castigados en la gran crisis de finales del lustro como veremos enseguida.

El primer buque que encargó fue el HÉRCULES. Se construyó en 1900 por los astilleros R. Cragg & Son, de Middlesbro. Era un barco hermoso de 3.967 toneladas de registro y 7.000 de carga; con 109,16 metros de eslora, 14,62 de manga y 8,68 de puntal; máquina de vapor de triple expansión y tres calderas con 1.900 caballos y 9 nudos escasos.

A continuación se incorporó el MARTE, de 3.774 y 6.000 de peso muerto; construido simultáneamente en Londonderry por los astilleros de esta ciudad. Tenía 109,7 metros de eslora, 14,1 de manga y 7,86 de puntal. Andaba 9,5 nudos con 1.500 caballos y sólo dos calderas. Era también de cajas y de silueta proporcionada.

El EOLO se compró de segunda mano, pero era también un barco moderno, puesto que databa de 1898, año en que fue botado en Newcastle por la Tyne Iron SB Co., con el nombre de TREMONT para E. C. Thin, de Liverpool. Tenía 3.802 toneladas de arqueado bruto y 6.000 de peso muerto. Medía 106,6 metros de eslora, 14,33 de manga y 7,66 de puntal. Era muy parecido a sus compañeros y como ellos de construcción de cajas, pero con una caída muy pronunciada de la arboladura y chimenea. Como ellos tenía también superestructuras «split», es decir, con escotilla para la bodega adicional entre el puente y el guardacalor.

El JÚPITER fue el mejor y el mayor carguero de España en el primer año del siglo. Era un barco realmente estupendo. Se construyó en ese mismo año en Port Glasgow por Russell & Co., para la Unión. Llegó

por primera vez a Bilbao el 15 de agosto (un día después del DIANA, de la Marítima Rodas) y continuó, ya con los papeles españoles en regla, para Port Said y Colombo con su cargamento completo de carbón inglés. Tenía 4.804 toneladas de registro total y 8.000 de peso muerto. Medía 118,11 metros de eslora, 15,9 de manga y 8,23 de puntal, tenía 2.000 caballos de potencia en la máquina, con dos calderas y 9 nudos de andar.

Finalmente el APOLO, se encargó a Napier & Miller de Glasgow. Tuvo 4.303 toneladas de arqueo bruto y 7.100 de peso muerto. Tenía 113,93 metros de eslora, 15,2 de manga y 8,76 de puntal. La máquina de triple expansión y 1.800 caballos, daba bien sus 10 nudos de marcha y llevaba dos calderas. Era por supuesto, de cajas y con su graciosa caída.

Un poco después, se une a la flota el NEPTUNO (primero de este nombre), que había sido construido en 1897 en Sunderland por Short Bross, para la Southern Shipping, de Londres, con el nombre de SOUTH AFRICA. Tenía 3.414 toneladas de registro bruto y 5.800 de peso muerto y sus medidas eran 352'3 pies de eslora, 45 de manga y 17'2 de puntal. Era pues, el menor del brillante lote inicial y el primero que había de faltar a la lista.

Así comienza la Marítima Unión a recorrer los siete mares del globo, desde Inglaterra a la India y desde los Estados Unidos a Sudáfrica, o desde Buenos Aires a Hamburgo. En 1901 la sociedad reparte un 6 por 100 de dividendo, y todo discurre con serenidad y acierto. Pero esta buena racha duró muy poco, al abrigo del alza de fletes originada por el conflicto anglo-boer.

En 1902, la baja acusada del mercado produce el primer impacto grave sobre la recién nacida gran flota bilbaína de vapores. Comienzan los amarres de buques; se presentan los primeros síntomas de pánico y desconfianza en los Consejos de Administración; se empiezan a tambalear no pocas compañías y las primeras bajas de unidades antieconómicas se abren en las filas de la flota.

La Marítima Unión tuvo ese año además un muy serio percance: la pérdida del NEPTUNO. Lo mandaba D. Víctor Arizaga y zarpó el 18 de diciembre de Amberes con rumbo a Veracruz, llevando 29 hombres de tripulación. Ya fuera del Canal, fue sorprendido por un horroroso temporal, que lo maltrató sin piedad. El día 23, a eso de las once de la noche, el NEPTUNO perdió el gobierno por avería en el timón, quedando al garete. Atravesado a la mar es atacado terriblemente y las olas encapillan sobre la borda y desfondan las escotillas. Nuevos golpes embarcan por las mangueras de ventilación e inundan la sala de calderas, lo que determina la explosión simultánea de ambos generadores y el hundimiento del buque en lo más siniestro del temporal. Tan sólo cinco hombres pudieron ser salvados por el mercante inglés BRYNYER, que los llevó a Swansea.

Aquel año dio la Unión 6.399 pesetas de pérdida, a pesar del premio del seguro por la pérdida del NEPTUNO, que vino providencialmente, en medio de la tragedia, a tapar profundos agujeros en la marcha de la explotación.

Las cosas fueron de mal en peor y en los comienzos de 1904, la huelga de marinos españoles vino a complicar aún más el panorama. De estos difíciles años es el famoso intento de Martínez Rodas para crear un *pool* minero con todas las flotas del norte de España. No cuajó la idea y se perdió una gran oportunidad, porque la visión de este naviero era sin duda muy certera en este caso y si sus aspiraciones se hubieran llevado a efecto, muy posiblemente se hubieran librado de la bancarrota bastantes empresas; y la suya propia.

En ese mismo año de 1904, se perdió el CERES, de la Marítima Rodas, cerca de Lanzarote en un viaje de Cardiff a Hong-Kong y a los pocos meses se subasta judicialmente en Barcelona el DIANA, su compañero. Al año siguiente—1905—el APOLO, el HÉRCULES y el EOLO están en pérdida manifiesta. Se recurre a la solución heroica de la reducción de capital social y se intenta, con el respiro de la guerra ruso-japonesa, el enajenar parte de la flota en condiciones aceptables. La demanda de fletes originada por el conflicto permite una nueva tregua en la vía dolorosa de la explotación, complicada con la doble varada de EL SALTO (otro de los barcos de la Marítima Rodas) en Maryport.

En 1907 acabó la función. Se produce la liquidación del grupo Rodas y D. Ramón de la Sota, el gran naviero bilbaíno, se hace con los restos de la Marítima Rodas (16) incorporándolos a su enorme rebaño de «mendis». Intenta igualmente quedarse con la Marítima Unión, llegando incluso a un acuerdo con el Consejo, pero para comprar el total del capital social era estatutariamente preceptivo el previo asenso de la Junta General. Celebrada ésta, el grupo montañés capitaneado por Ortueta se opuso a la operación y derrotó al Consejo, por lo que la naviera no se vendió a Sota y quedó navegando por su cuenta bajo la gerencia de D. José M.^a Gazteiz, a quien pasando los años le sustituyeron P. de Basterrechea primero y Melitón Urruchua después.

Fue una auténtica inspiración este acto de valentía de los accionistas en un momento de semejante desmoralización y apuro, porque a muy pocos años vista se desencadenó la primera guerra mundial y con ella el gran éxito de la Marítima Unión, que quedó consolidada como una de las navieras más fuertes de toda la Ría.

Salvo el percance del MARTE ocurrido en 1908 en un viaje de Galves-

(16) El SALTILLO pasó a ser el LALEN-MENDI; El SALTO pasó a ser el SOLUBE-MENDI y el MINERVA pasó a ser el AIZKARAI-MENDI. El DIANA fue adquirido por Urquijo y Aldecoa convirtiéndose en el primer MAR ROJO.

ton al Havre, durante el que se declaró a bordo un importante incendio, transcurrió este período de normalidad para la Unión sin pena ni gloria.

En la primera guerra mundial tuvo la gran suerte de no perder ni un solo barco durante todo el conflicto, caso realmente insólito. Los buques se cuidaban y conservaban y al llegar la paz, la Marítima Unión era un ejemplo de buena flota, buena administración y buena suerte.

En 1926 vende el EOLO al armador británico P. W. Maclellan y no vuelve a producirse alteración alguna en la flota hasta 1934, dándose el caso espectacular de ser la única naviera española de gran altura que prácticamente no amarró sus unidades en los momentos más difíciles de la crisis.

En 1934, conservando todavía importante participación santanderina en su accionariado (consejeros, señores Guitián, Gándara y García) se decide a comprar, en pleno período de depresión naviera, el mercante inglés CHATTON. Era un buque de 1925, construido en Newcastle por W. Dobson & Co., para T. Pratt & Co.; tenía 3.569 toneladas de registro y 6.862 de peso muerto, con 113,23 metros de eslora, 15,24 de manga y 7,92 de puntal. Tenía cubierta de «long bridge», con pozos en las bodegas n.º 1 y 5.

Se le puso por nombre EL NEPTUNO, en homenaje al único buque perdido por la compañía en los treinta y cinco años de su existencia y con el artículo determinado por delante: rara y fea invención que vino obligada por la prohibición en la duplicidad de nombres, y ya existir algún otro NEPTUNO a secas en las listas españolas.

EL NEPTUNO se entregó el 22 de mayo de 1934 y su primer viaje lo dio a Buenos Aires al mando del capitán D. Manuel Ordorica.

Y más difícil todavía. En 1935 se compraron otros dos grandes buques con lo que se efectuó una inversión de varios millones de pesetas, aun con los precios de entonces. El primer barco de 1935 fue EL SATURNO y el segundo el EOLO.

EL SATURNO (también con artículo determinado por la misma razón que EL NEPTUNO) se compró a la Naviera Mundaca y se llamaba GUIPÚZCOA desde 1929. Hasta entonces había sido propiedad del armador noruego P. L. Ravn, de Bergen, con el nombre de BERGSDALEN desde 1921 año en que fue construido por la Burntinsland SB. Co. Tenía 3.450 toneladas de registro bruto, 6.200 de peso muerto y era de cajas con 101,11 metros de eslora, 14,81 de manga y 8,38 de puntal, 1.040 caballos y 9 nudos de andar.

El EOLO era una magnífica y moderna unidad del tipo «long bridge», es decir, con pozos en las bodegas extremas de proa y popa. Se había construido en 1929 en Newcastle por la Northumberland SB. Co., para la Burnett & Co., con el nombre de TYNEMOUTH. En 1932 pasa a la Calpean Ship. Co., de Gibraltar, en donde se rebautiza STATIRA y de aquí vino a la Unión. Tenía 4.409 toneladas de arqueado bruto, 7.675 toneladas

de peso muerto, 122,53 metros de eslora, 16,64 de manga y 8,19 de puntal. Tenía 1.750 caballos.

Era un barco muy bonito, de buen andar, económico, con silueta elegante y un sombrerete en la chimenea muy característico. Se pagaron por él 46.000 libras esterlinas.

Con esta flota de siete grandes vapores, llegó a la guerra de España. El HÉRCULES y el MARTE fueron recuperados en Cardiff el 27 de marzo de 1939. El APOLO y el EOLO en Belfast en igual fecha. EL NEPTUNO en Hull dos días después. EL SATURNO prestó servicios de guerra al servicio del gobierno de Madrid; a mediados de 1937 fue de Leningrado a Burdeos; el 24 de agosto de 1938 suministró combustible al destructor republicano JOSÉ LUIS DÍAZ en el Golfo de Cádiz, cuando éste bajaba el Estrecho procedente de Francia; fue rescatado en Casablanca el 31 de marzo de 1939. El JÚPITER estaba en aguas italianas al estallar el conflicto y pasó a la naviera Garibaldi con el nombre de AREZZO y pabellón de este país hasta que en 1938 se devolvió a sus armadores.

Durante la segunda guerra mundial los barcos de la Unión hicieron viajes sin descanso a por trigo. En uno de ellos, el HÉRCULES, el día 9 de marzo de 1940, embarrancó en aguas del Río Paraná y se perdió totalmente.

En 1943 se incorpora a la flota el INDAUCHU y en 1946 el VIZCAYA, procedentes de las navieras Bilbao y Mundaca, respectivamente y en 1947 la Marítima Unión pasa al nuevo consorcio vizcaíno que preside la Naviera Bilbaína, extinguiéndose totalmente en 1955 de las listas del Lloyd's.

El MARTE en 1947 pasa a la Naviera Asón y el INDAUCHU en 1953 a Transland. El APOLO y EL SATURNO se desguazaron en Bilbao en 1964; el EOLO y el VIZCAYA en 1965 y EL NEPTUNO en 1966.

Así acabó la vieja y prestigiosa Marítima Unión que ostentó un record en las cotizaciones de bolsa en los días de la primera contienda y que fue la naviera bilbaína símbolo del tesón y la constancia; la naviera tramp por antonomasia. Si sus finales ya no tuvieron prácticamente nada que ver con Santander en sus comienzos y durante una gran parte de su existencia fue considerada como una empresa montañesa más, en el afecto y en el interés por la espectacularidad de su rumbo.

Compañía Cantábrica de Navegación y Compañía Naviera Olazarri

OTRA de las empresas de navegación bilbaínas en la que las participaciones de capital y gerencia montañesa tuvieron señalado acento en los comienzos de siglo, fue la Compañía Cantábrica de Navegación, fundada el 21 de mayo de 1899 con un capital social de seis millones de pesetas y un solo barco. A los dos años, tenía ya siete en servicio. Su primer presidente fue D. Federico Salazar y estaba dirigida conjuntamente por el santanderino D. Rufino de Orbe, que era el representante en nuestra ciudad del grupo Aznar, y por D. Juan de Gobeo.

En sus comienzos, los buques de esta naviera formaron compañías independientes (Compañía del vapor Arratia, Compañía del vapor Busturia, etc.); pero luego se fusionan todas en la propia Cantábrica, siguiendo un proceso económico legal muy corriente entonces, cuya explicación requeriría tiempo y espacio impropios de este estudio.

El primer buque fue el ARRATIA, al que siguieron el primer VALLE, el OROZCO, y el primer BUSTURIA. Todos los buques de la flota llevaban nombres de valles vizcaínos, a excepción de las últimas unidades incorporadas después de la Gran Guerra. El primer ejercicio social que correspondió a los comienzos en el 99 y al año 1900, arrojó un beneficio bastante como para repartir nada menos que un 20 por 100 de dividendo.

Al año siguiente se incorporaron a la naviera el GUERNICA, el DURANGO y el VALMASEDA; y el segundo VALLE, porque no todo fue de color de rosa.

El primer VALLE sólo duró unos pocos meses en servicio. Tuvo un accidente en la barra del abra bilbaína y posteriormente el día 30 de enero

de 1900, cuando navegaba de Bilbao a Rotterdam con un cargamento de mineral, estando a unas 80 millas de Punta Galea, se hundió en medio de un gran temporal. Parte de su tripulación fue recogida por el también mercante bilbaíno SERANTES que la trajo a puerto.

Para reponer la pérdida, se adquirió el segundo VALLE que era un barco de 2.365 toneladas de registro y 3.600 de carga, construido en 1888, en West Hartlepool por E. Withy & Co., con el nombre de MÉRIDA, para Bucknall, de Londres. Tenía 290 pies de eslora por 38'1 de manga y 19'2 de puntal; era de construcción de pozo, con máquina de triple expansión y dos calderas.

El DURANGO era de 1895, construido también en West Hartlepool, pero por William Gray y para la compañía Webster & Barraclough con el nombre de MALING. Tenía 3.067 toneladas de arqueado total y 4.800 de peso muerto, con 325 pies de eslora, 47'1 de manga y 22'4 de puntal; también era de triple expansión y con dos calderas escocesas.

El VALMASEDA era de 2.401 toneladas de registro y de 290'4 pies de eslora, por 38 de manga y 20 de puntal; del tipo *partial awning*; construido en 1892 por Osbourne Graham, en Sunderland, para una empresa australiana, la Hindustan Ship. Co., de J. W. Squance, Sydney, y se llamó HINDUSTAN precisamente; su equipo propulsor era similar al de sus compañeros.

Finalmente el GUERNICA, la capitana de la flota, era un hermoso buque mixto de carga y pasaje construido en 1888 por Hawthorn Leslie en Newcastle, para la famosa naviera británica Port Line, de Londres. Se llamó PORT PIRIE y tenía 3.025 toneladas de arqueado y más de 5.000 toneladas de carga con 353 pies de eslora, 34 de manga y 19'8 de puntal.

En 1897 se vendió a otra importante compañía inglesa, la Prince Line, en donde toma el nombre de SPANISH PRINCE (segundo de este nombre en la empresa) que conservó hasta su venta el 14 de enero de 1901 a la Cantábrica. Era un barco demasiado grande para la ruta del mineral y en general poco apropiado para los tráficos a que de ordinario se dedicaba la Cantábrica de Navegación.

El primer susto lo dio enseguida. El 18 de julio de 1901, estando descargando en Nápoles, se inundó de improviso una de las bodegas y estuvo a punto de irse a pique. Al año siguiente, zarpaba el 7 de febrero de Barry Dock para Génova con carbón y, estando a unas cien millas de la costa de Galicia, volvió a presentársele una vía de agua, en la sala de máquinas esta vez. Era la hora del atardecer del 10 de febrero de 1902 cuando el GUERNICA, en medio de un gran temporal del oeste, se hundía en el Cantábrico en 45° 44' de latitud Norte y 8° 26' de longitud Oeste. Su tripulación de 30 hombres, fue recogida y llevada a Coruña por el vapor alemán NESTOR. Así acabó sus días el viejo paquete de la ruta australiana.

Para entonces la Cantábrica había emitido ya un millón y medio de pesetas en obligaciones al 5 por 100, síntoma inequívocamente alarmante en la marcha de estas empresas y al propio tiempo registraba otra pérdida de su activo: el naufragio del BUSTURIA.

Este barco, de 2.560 toneladas de registro y unas 4.000 de carga, se perdió el 24 de enero de 1901, en la isla de Neuwerk, en una cerrazón de niebla cuando navegaba en lastre de Hamburgo a Cardiff. Su tripulación de 24 hombres se salvó.

El año 1903 fue para la empresa muy malo, al igual que para todas las navieras españolas del tráfico europeo. Se produjeron en el seno de la sociedad las consabidas disensiones y el consejo fue parcialmente renovado por la Junta, dándose entrada a los Sres. Portillo, Ulacia y Alday por el grupo bilbaíno y D. Fernando Escagedo y D. Ramón Gómez por el santanderino.

Al año siguiente se repuso la pérdida del BUSTURIA. El buque que se compró para sustituirlo fue el inglés LANCELOT, de 1888, construido en Newcastle por la Tyne Iron S. B. Co., para la Reid & Howardt, de Leith. Tenía 2.379 toneladas de registro y 4.000 de carga; 290 pies de eslora, 40'2 de manga y 24'5 de puntal. Era de castillo y alcázar; llevaba máquina de triple y dos calderas. Se le puso el nombre de BUSTURIA y sin duda esta denominación no traía suerte a la casa armadora.

El día 22 de septiembre de 1907, cuando remontaba camino de Rotterdam el canal del Nieuwe Waterweg, cargado con mineral de hierro, fue abordado por el través de babor por el mercante sueco TIRFING, que bajaba a la mar. El BUSTURIA fue a embarrancar a 200 metros del Southbank, entre Maasluis y Pootershaven, inundándose y hundiéndose. El peso del cargamento lo fue enterrando más y más en la arena y a los pocos días sólo sobresalían del lecho, los palos, el puente y la chimenea. Pasando el tiempo se vendieron sus restos en 23.800 florines, pero sólo pudieron extraerse las superestructuras y ha sido precisamente en 1966 cuando, al agrandar los canales para acomodar a las necesidades del tráfico actual las vías fluviales holandesas, se han extraído totalmente los últimos despojos del viejo barco de la Cantábrica, en unión de los del BAKIO, otro mercante español perdido casi en el mismo sitio hace un montón de años.

A los pocos días de este percance, otro barco de la flota, el OROZCO, estuvo a punto de perderse. El OROZCO era de 1888, construido en Port Glasgow, por Blackwood para los armadores Hogharth, de Ardrossan, con el nombre de BARON DOUGLAS (la famosa naviera de los «baron»). Tenía 2.703 toneladas de arqueo bruto y 3.800 de peso muerto y sus dimensiones eran 302'3 pies de eslora, 40'2 de manga y 23'5 de puntal. Llevaba dos calderas y máquina de vapor alternativa y su construcción era la clásica de cajas.

El OROZCO estaba el 8 de octubre de 1907 atracado en Burdeos. A consecuencia de un gran temporal de otoño con su correspondiente riada, rompió amarras y se fue río abajo hasta chocar contra el mercante francés GALATZ al que echó a pique, sufriendo él mismo las correspondientes graves averías.

El año 1910 fue de muy tristes resultados. En el intervalo de 22 días, la Cantábrica perdió dos de sus seis vapores; el VALMASEDA y el ARRATIA. El primero se perdió el 3 de noviembre en la costa de Alvarado (Méjico) tras haber sufrido anteriormente una varada en Key West y meses antes el 17 de agosto, en la costa de Irlanda. El segundo se perdió el 25 de noviembre en la Isla de Sein, a la entrada del Canal.

Este barco, el ARRATIA, primero de la flota, se había construido en 1889 por J. Readhead & Sons en South Shields para el armador griego Stathatos y se había llamado DIONYSIOS STATHATOS hasta que lo compró la Cantábrica. Era de pozo, con máquina de tres cilindros y dos calderas, y medía 291'5 pies de eslora, 38'1 de manga y 17'6 de puntal. Arqueaba 1.980 toneladas y cargaba unas 3.400. Cuando se hundió, navegaba de Bilbao a Newport con mineral al mando de D. Juan Uribe y en una cerrazón fue a embarrancar sobre las piedras de la Isla de Sein en donde se perdió inexorablemente. El capitán y los 21 hombres de su tripulación fueron salvados y llevados a Brest.

Llegó por fin la Guerra Mundial y la Cantábrica a ella con sólo tres barcos: el DURANGO, el VALLE y el OROZCO. Ninguno de los tres llegó a ver la paz. Ni la crisis.

El OROZCO se perdió el 27 de enero de 1915 en medio de un temporal a la altura de La Rochelle; se le rompió el timón y estuvo seis horas al garete, al final de las cuales la mar se lo tragó. Lo mandaba D. León Cortadi: él y sus hombres pudieron llegar a La Pallice.

El VALLE, que el 23 de enero de 1914 había sufrido un grave abordaje, fue torpedeado por el UC-18 (comandante Kiel) y totalmente perdido el 17 de enero de 1917 a la altura de Ouessant, cuando daba un viaje de mineral de Bilbao a Inglaterra. También pudo salvarse su tripulación.

Finalmente, el DURANGO, se perdió por embarrancada en las costas inglesas en el mes de septiembre de 1918.

La fase de postguerra comprende tres nuevos vapores: El SALAZAR, el ORBE y el GOBEO. El SALAZAR era un barco del Ministerio inglés de Transporte, construido en 1919 por la Irvine S.B. Co., de West Hartlepool con el nombre de WAR SIROCCO. Tenía 3.103 toneladas y 5.150 de peso muerto con 331'1 pies de eslora, 46 de manga y 23'2 de puntal, máquina de triple y dos calderas. Se compró en 1921, matriculándose en Bilbao.

En ese mismo año se adquirió el petrolero GOBEO, construido por R. Duncan en Port Glasgow, con 3.346 toneladas de arqueado y 5.400 de

carga. Tenía 330'2 pies de eslora, 47'8 de manga y 22'4 de puntal y costó 220.000 libras esterlinas. Entró en servicio en el mes de marzo de 1921 y andaba a vapor con dos calderas. Era de un tipo extraño que estuvo en uso durante la primera guerra mundial, que consistía en ser de construcción del tipo *tres islas*, pero con éstas a su vez unidas entre sí por una estructura continua *trunk*, a cruzía por toda la eslora, y con tanques interiores cilíndricos. Durante muchos años el GOBEO fue el único petrolero español ajeno a la flota del Monopolio.

El tercer buque del lote de postguerra fue el ORBE. También procedía de la flota británica de tiempos de guerra. Se había construido en 1918 por W. Gray en West Hartlepool para el Shipping Controller con el nombre de WAR CRAG. Tenía 3.110 de arqueo y 5.000 de carga con idénticas características a las del SALAZAR a cuya serie pertenecía («C»). Nada más entrar en servicio, fue atacado por un submarino alemán en aguas del Mediterráneo, el 12 de octubre de 1918 pero pudo escapar sin daños. A los pocos meses, acabada la guerra, pasa a la Wye Shipping (T. Berg) de Londres, quien lo tuvo en su poder con el nombre de WYE GRAG hasta el 15 de octubre de 1924, fecha en que fue adquirido por Cantábrica.

En 1928 se vendieron el SALAZAR y el ORBE. El SALAZAR pasó a la Cía. Naviera Vascongada con el nombre de MIRAFLORES y el ORBE a la Cía. Naviera Amaya con el nombre de MARGARI. El MIRAFLORES, durante la guerra de España, quedó en zona nacional y prestó importantes servicios de transporte militar hasta que el 9 de octubre de 1937 fue devuelto a sus armadores. Se desguazó en 1966. El MARGARI quedó en Inglaterra y fue vendido por sus armadores en 1937 a la Phoenix Shipping de Londres, tomando el nombre de REDSTONE. En 1940 fue requisado por el almirantazgo inglés y hundido el 2 de mayo de ese mismo año como obstrucción de defensa a la entrada de la base naval de Scapa Flow. Después de la guerra se reflotaron sus restos y se desguazaron en septiembre de 1948 en Cairn Ryan.

El GOBEO tuvo una actuación muy destacada durante la guerra de España. Quedó incorporado a la flota bajo el control del Gobierno, pero el 16 de junio de 1937 fue capturado cargado de gasolina y refugiados en el Cantábrico, por el patrullero nacional GALERNA, cuando salía de Bilbao; en la acción participó igualmente el minador JÚPITER. Incorporado a la Marina de Guerra Nacional como buque auxiliar, participó en diversas operaciones como abastecedor de combustible realizando aprovisionamientos a las unidades navales, bases, etc. Fue desguazado en Santurce en el año 1961.

Existió también a comienzos de siglo otra naviera bilbaína avecindada en nuestra provincia, si bien sus contactos efectivos fueron de menos trascendencia que los de las anteriores compañías cuya historia se ha reseñado brevemente. Esta última, con la que cerramos el capítulo, es la Compañía Naviera Olazarri; una empresa con buques cuyos nombres eran todos de pueblos del país vasco y de Santander y que empezaban por la letra O. Tenían chimenea negra y contraseña cuadra, azul y con las iniciales G M enlazadas en blanco.

Se fundó en 1899 por D. Manuel de Barandiaran y Olazarri, de ascendencia guipuzcoana y con antepasados *ferrones* en aquella provincia. Posteriormente se avecindaron en Santullán y Sámano, en el partido judicial de Castro Urdiales, en cuya zona continuaron promoviendo y explotando el negocio de las ferrerías. Juntamente con Barandiaran, principal capitalista de la sociedad, concurrió a la fundación su cuñado D. Martín Garteizgogeoasoa, hijo de marino y él mismo náutico también, que abandonó los viajes de prácticas para proseguir la carrera de Ingeniero de Caminos; su familia había tenido también ferrerías en el pueblecito de Nachitua, en la provincia de Vizcaya. La gerencia de la sociedad se encomendó a D. Nicomedes de Mendialdúa, capitán mercante en activo.

La Naviera Olazarri empezó con una pujanza extraordinaria adquiriendo en el mismo año de su fundación los vapores OLAZARRI y ORIÑÓN. Al año siguiente incorporó el ONTÓN, el OGOÑO, el OLLARGAN, el OLETA y el ONTANEDA y en 1901 el OTAÑES y el OTOYO. Todos eran vapores de porte, sin llegar a los tonelajes de la Marítima Unión, por ejemplo, y preferentemente del tipo *partial awning deck* con un entrepuente.

A diferencia de otras navieras similares, Olazarri mostró una especial preferencia por el tráfico de línea regular de altura, estableciendo servicios de Amberes a Nueva Orleans con escalas en el Havre, La Habana, Veracruz, Tampico y Progreso. Proyectó también otra línea desde el Golfo de Méjico a Génova. No obstante, durante muchos años, se dedicó también al tráfico tramp, puesto que el ambicioso proyecto de los servicios «liner» no resultó cosa fácil ni perdurable.

El primer buque que tuvo la empresa fue el OLAZARRI. Tenía 2.586 toneladas de registro y 3.700 de carga y había sido construido en 1890 en Sunderland por Short Bross, para el naviero J. T. Lunn, de Newcastle, con el nombre de BEECHDENE. Tenía 290 pies de eslora, 40 de manga y 19'9 de puntal; era *partial awning*, es decir, con un entrepuente en las bodegas 1 y 2 en donde la cubierta superior era más alta que a popa; llevaba máquina de vapor de triple expansión y tres calderas.

El ORIÑÓN (primer barco de la empresa con nombre santanderino) era de 1895, construido en Stockton por Ropner para Webster & Barraclough, de West Hartlepool, con el nombre de WOLVISTON. Era de

2.571 toneladas de arqueo total y 3.800 de peso muerto; con 300 pies de eslora, 43 de manga y 16'4 de puntal; también *partial awning* y con máquina de triple, pero con sólo dos calderas.

El segundo barco «montañés» fue el ONTÓN, comprado a la Crescent Shipping Co., de Glasgow (Mc Laren); esta empresa lo había adquirido a su vez en 1899 de Japp & Kirly, de Liverpool. Se construyó en 1894 por W. Pickersgill en Sunderland y se llamaba WILDERSPOOL. Tenía 2.810 toneladas de arqueo y 4.400 de peso muerto; era del mismo tipo de construcción que los dos anteriores y sus dimensiones eran 310 pies de eslora por 42'9 de manga y 19'2 de puntal.

El OGOÑO era de 1894; con 2.416 toneladas de registro bruto y 3.650 de peso muerto, 290 pies de eslora, 40'5 de manga y 18'8 de puntal. Se había construido para la Furness, de West Hartlepool, por su propio astillero y se llamó LUNDALL (segundo buque de este nombre en la inmensa flota de Furness). También era de cubierta de abrigo y de dos calderas y como sus hermanos, de palos y chimenea negros y caídos, característica de toda la flota de Olazarri.

El OLLARGAN era de 2.241 toneladas de arqueo total y 3.300 de carga. Se botó en 1891 en Stockton por Richardson & Duck para Anning Bros., de Cardiff y se llamaba WILLIAN ANNING. Similar de construcción a los anteriores, tenía también el mismo equipo propulsor y sus medidas eran 277 pies de eslora por 37'5 de manga y 18'4 de puntal. Era pues, el más pequeño de la flota y de los más antiguos.

El OLETA y el ONTANEDA eran gemelos. Se construyeron ambos simultáneamente en 1895, en Stockton, por Craig Taylor para J. Hoult, de Liverpool, y se llamaban BENRATH y BENRIDGE respectivamente. Tenían 3.448 toneladas de registro bruto con 5.700 de peso muerto y 330'5 pies de eslora, 43'1 de manga y 19'3 de puntal. Eran los mayores de la compañía y su construcción difería de los anteriores, pues eran de cajas y con un *spardeck* en las cuatro bodegas. Una pareja de unidades bien lograda y a propósito para el tráfico a que se destinaban en proyecto.

Ya hemos visto que los dos últimos barcos del lote fueron el OTAÑES (otro montañés, como el ONTANEDA) y el OTOYO, que se incorporaron en 1901. El OTAÑES era también de 1895 construido en Glasgow; era de 3.041 toneladas de arqueo y 4.800 de carga y medía 320 pies de eslora por 42 de manga y 27 de puntal. El OTOYO era el más moderno, pues se había entregado en 1899 por los astilleros de W. Gray de West Hartlepool a Russell Huskie & Co. (Craig Line), de Leith, con el nombre de CRAIGLEITH; su arqueo total era de 3.460 toneladas y su peso muerto 5.800, con lo que vino a rebasar en porte a la pareja OLETA-ONTANEDA. Tenía 330 pies de eslora, 47'1 de manga y 24'7 de puntal, es decir, que era más mangudo que dicha pareja y de más puntal, con la misma eslora. También era de cajas.

En 1902 el Oroyo, por dificultades en el abanderamiento, pasó a la matrícula de Montevideo, que conservó hasta 1910, año en que se matriculó definitivamente en Bilbao. En ese mismo año de 1902, el OTAÑES, cuando navegaba con un cargamento de carbón de Newport a Marsella, fue sorprendido por un gran temporal. Sufrió gravísimas averías, perdió dos hombres, barridos de cubierta y a duras penas pudo arribar a Falmouth. Desde allí se vino directo a reparar a Bilbao.

La gran tragedia de la Olazarri fue la desaparición del OLETA, un evento que desgraciadamente se produce con alguna frecuencia en todas las flotas del mundo, aun en nuestros días. El OLETA, con una dotación de 35 hombres, zarpó el 25 de febrero de 1905 de Nueva Orleans con grano y general para Rotterdam y no llegó jamás a su destino ni se supo nunca nada de él. Posiblemente fuese alcanzado en el Atlántico por un tiempo propio de la estación y se le corriera la carga de grano en las bodegas. Entonces los mercantes aún no llevaban telegrafía y morían en el Atlántico en la más espantosa de las soledades. A los pocos meses, en ese mismo año, se perdió en circunstancias idénticas y en la misma ruta el ALTAMIRA, mercante bilbaíno de Aldecoa, que venía hacia Europa.

La Naviera Olazarri no pasó de la primera guerra mundial.

Con el desbarajuste y la alarma que produjeron los primeros torpedeamientos, en los países neutrales, se manifestó una evasión de barcos al extranjero y concretamente al tráfico aliado, que ponía en peligro la existencia de nuestra propia flota mercante como tal, y consecuentemente el suministro vital al país. Hasta que el gobierno no tomó medidas drásticas prohibiendo las exportaciones, y esto no se produjo hasta principios de 1916, se vendió una buena cantidad de buques al extranjero pagados a buen precio, como es de suponer. La Olazarri vendió en estos momentos el ONTANEDA y el OTAÑES y compró el OQUEENDO.

El ONTANEDA fue adquirido por Hjalmar Wesemberg, de Aolesund, Noruega, y conservó el nombre montañés bajo los colores escandinavos. El 12 de enero de 1921 fue abandonado por su tripulación en trance de hundimiento en el Atlántico Norte; nunca volvió a saberse más de él.

El OTAÑES también fue vendido a Noruega y el comprador resultó ser T. L. Ravn, de Bergen, quien lo puso de nombre FRIDALEN y lo tuvo en su poder unos meses, pasando luego a Kluver & Co., quien lo rebautizó STORAAS. El 14 de marzo de 1917 fue hundido por un submarino alemán a cien millas al sudoeste de Lister (17).

(17) T. L. Ravn fue el armador que compró el JOSÉ MARTÍNEZ DE PINILLOS, otro barco castreño del que se habla en otro capítulo en esta obra. Este se llamó BERGSDALEN y como el FRIDALEN acabó torpedeado por los alemanes. Un segundo BERGSDALEN del propio armador, se vendió a Marítima Unión en 1935 y fue EL SATURNO.

El OQUENDO se compró en 1915. Era el TUSCANY de la Furness Gulf, de West Hartlepool, y se había construido en 1908 por Irvin. Tenía 3.086 toneladas de arqueo y 5.400 de peso muerto y era de cajas. Al referirse la historia de la Cía. Vasco-Cantábrica de Navegación, en este mismo capítulo, se describen con más pormenores sus características.

Pero también la flota de Garteiz y Mendialdúa, que así se llamaba generalmente a la Olazarri, sufrió bajas por la guerra en su propia carne. El día 8 de septiembre de 1916 era hundido el OLAZARRI, el primogénito, frente a Ouessant por el submarino alemán UB-39 (comandante Führ-bringer). Iba de viaje de Bilbao a Glasgow con mineral, al mando del capitán D. Avelino Quevedo. La tripulación pudo salvarse.

Al año siguiente caía el ORIÑÓN. El día 21 de junio de 1917, cuando navegaba en un convoy aliado con 11 buques mercantes más entre Bayona y Arcachon, fue atacada la formación por tres submarinos alemanes que dieron cuenta con sus torpedos del ORIÑÓN, de dos ingleses y de un griego. Estos convoyes se formaban en San Juan de Luz con los mercantes españoles y aliados que habían zarpado de Bilbao y que ya no se atrevían a cruzar solos el Golfo de Vizcaya; la escolta naval los recogía en la frontera y los pasaba como podía hasta el Canal de la Mancha. En el ORIÑÓN navegaba de segundo oficial el capitán santanderino D. Rafael Venero.

Para entonces la Naviera Olazarri ya había dejado de ser tal. Fue absorbida, no sin resistencia de algunos accionistas, por otra empresa bilbaína, la Compañía Naviera La Blanca, fundada en 1900, con barcos de nombres de santos y que en los días de la guerra estaba totalmente controlada por intereses oficiales franceses. Este fue uno de los ardides de las potencias aliadas para contrarrestar las medidas restrictivas de la exportación de buques, asegurándose al propio tiempo la relativa continuidad en los suministros procedentes de España y otros países neutrales. Así pues, la Olazarri ya había dejado de existir como tal, y su vinculación santanderina por completo.

En 1921 se vendieron el OLLARGAN, el OTOYO, el OQUENDO y el ONTÓN, y en 1922 el OGOÑO.

El OLLARGAN pasa a la Naviera Fierro con el nombre de LUIS URQUIJO y en el mes de octubre de 1922, estando descargando gasolina en Valencia, se incendió y hubo que sacarlo del puerto para que se hundiera; se fue a pique a media milla del rompeolas.

El OTOYO lo compró Urquijo para su flota de «Begoñas». Fue el BEGOÑA N.º 1, y se hundió el 23 de septiembre de 1922 a siete millas, en Cabo Roca, por abordaje con el inglés AVONTOWN.

El OQUENDO pasó a la Vasco-Cantábrica de Navegación como LUCHANA; de allí salió a la Nervión en 1939 como MAR TIRRENO y fue desguazado como MUNI en 1962.

El ONTÓN fue el que más vivió de toda la flota. Su primer paso fue a la flota de Urquijo como BEGOÑA N.º 6; de allí a la Elanchove como ERANDIO, en 1924; en 1939 a poder de Navas Escudero como ANTEQUERA; en 1950 a T. A. C. como SAC LÉRIDA y finalmente ha sido desguzado en 1966 a los 72 años de edad.

El OGOÑO también pasó por un sin fin de manos. En 1922 fue a la Naviera Villadrid; en 1923 a la Cía. Naviera del Vapor Ogoño, de San Sebastián; en 1928 a la Cía. Bidasoa y en la noche del 18 de agosto de 1929, en el Canal de la Mancha, era abordado y echado a pique por un remolcador inglés pereciendo en el accidente 18 hombres de su dotación. Iba con un cargamento de mineral que había tomado en Castro.

Así acabaron los barcos de Garteiz y Mendialdúa, medio montañeses y medio vascos, nacidos al calor de las viejas herrerías de la cuenca castreña y que pasearon donosamente por todo el mundo los nombres de varios pueblos de nuestra provincia.

ARMAMENTOS DIVERSOS Y BUQUES MENORES

CAPÍTULO VI



Flota dispersa.—Corcho y sus astilleros.—Correa.—Jesús García y sus vapores

DENTRO de la relación de empresas navieras marítimas de vapores, anteriores a la segunda guerra mundial, quedan varias que no han sido incluídas en los anteriores capítulos por su configuración especial o por ser menor su importancia, y que sin embargo, es preciso no olvidar.

De ellos vamos a tratar ahora, empezando por los de algún porte para continuar con los más pequeños dedicados permanentemente al cabotaje. Después pasarán a examen los armamentos vinculados a los puertos de la provincia y finalmente se hará una breve consideración de las embarcaciones de tráfico interior y de los pesqueros más importantes.

En el capítulo I se citaron los buques continuadores de la tradición velera ochocentista, como fueron todos los pertenecientes a las familias López-Dóriga, Pombo o Roiz de la Parra, que se prolongaron en dos o tres casos aislados hasta los años veinte. Al capítulo II se han acumulado las más tradicionales navieras santanderinas de comienzos de siglo, fundadas al amparo del tráfico minero de Europa y en el capítulo III se relataron las vicisitudes de las empresas locales de grandes vapores de altura y en general las de navegación exterior nacidas al final de la Guerra Europea y que fueron prolongando su existencia hasta desaparecer con la contienda civil española.

Han quedado sin consignarse dentro de la categoría correspondiente a la navegación extranacional, los buques que pertenecieron a D. Fernando Pereda Palacio y los que dirigió su sobrino D. Fernando Pereda Aparicio, cuya relación, por no cortar la continuidad de su relato, va en la parte destinada a la segunda postguerra mundial ya que es en este pe-

riodo cuando la actividad naviera de ese apellido adquiere excepcional importancia.

Quedan también las unidades varias que en diferentes épocas pertenecieron a las familias Corcho y Correa, y a D. Jesús García Castillo.

La casa Corcho se estableció en Santander en el 1855, fundada por D. Domingo Corcho de la Vega y era, en principio, un pequeño taller de metalistería y calderería. En 1872 sus hijos D. Leonardo y D. Lino Corcho Zárraga se incorporan al negocio y en 1880 se fundan los talleres de la rampa del Paredón, que prestaron especial atención a la reparación y recorrida de los buques, principalmente correos de pasajeros que hacían escala en Santander. En 1913 adquiere la entonces sociedad comanditaria Corcho Hijos, los antiguos Talleres de San Martín, de Dóriga, que continuaban una vieja tradición de construcción naval menuda y que constituían lo que hoy en día es la factoría-astillero de Basse-Sambre Corcho.

El primer buque importante que adquiere Corcho es, como ya hemos visto en otro capítulo, el mercante inglés LINNET, incendiado en alta mar y remolcado hasta Santander, cuyas obras de reparación se llevaron a cabo por los propios talleres de Corcho en 1901. El barco, que pasa a llamarse LINO, presta servicio a sus nuevos armadores desde 1901 a 1905, bajo pabellón uruguayo. La gestión comercial del buque la llevó a cabo D. Modesto Piñeiro desde su gerencia de la Montañesa de Navegación y el LINO, propiedad de Corcho, fue movido como un «minero» más en la flota de la Montañesa (1).

El segundo buque que posee Corcho procede de una propia construcción y se llamó el SOTILEZA, posiblemente iniciado con ánimo de su incorporación a la flota de López-Dóriga, en donde este nombre ya era tradicional y que en aquellos días ponía en servicio su última edición del MECHELÍN y el MARIANELA.

Se construyó en la grada en el año 1920 y era el tercer casco que hacía Corcho; el primero fue una pontona «priestman» y el segundo un remolcador llamado GIJÓN-MUSEL (2).

El SOTILEZA se botó en San Martín el 11 de septiembre de 1919; se le puso la caldera el 23 de febrero de 1920 y salió a pruebas el 25 de abril. El 3 de marzo empezó su primer viaje al mando del capitán M. Villanueva.

(1) La historia de este buque se relata en el capítulo II.

(2) La historia del GIJÓN-MUSEL, es curiosa. Este buque, encargado por la Junta de Obras del Puerto de su mismo nombre en 1916 lo rechazaron por falta de estabilidad sin llegar ni siquiera a Gijón, en el puerto de Ribadesella el 5 de enero de 1916. Corcho—que por tanto fue armador unos meses de este buque—lo vendió por fin a una empresa francesa de La Pallice en 145.000 pesetas para prestar servicios en el Canal de Suez.

El pesquero santanderino MÉXICO se cedió a la Junta de Obras del Puerto de Gijón como sustituto del GIJÓN-MUSEL y pasó a actuar como remolcador.

Era un barco—y es—de máquina de vapor a popa con 45 metros de eslora, 7,81 de manga y 3,40 de puntal; tenía 446 toneladas de registro bruto, 550 de peso muerto y unas mil de desplazamiento; llevaba una máquina vieja de alta y baja, de 300 H. P., construida en Gloucester, que le daba un andar de 8 nudos, probablemente procedente de algún desguace. Era de popa recta y redonda como un remolcador, llevaba un pozo a proa, chimenea vertical y palo mayor doble (al menos así le tuvo al cabo de algunos años).

La casa Corcho no era una compañía armadora propiamente dicha; lo que pasaba es que, por su carácter de constructora o reparadora, le venían a las manos, de vez en cuando, unidades generalmente difíciles. Por eso el 28 de marzo de 1924 vendió el SOTILEZA en 45.000 duros a la Compañía Marítima Canarias, de Tenerife, para el tráfico interinsular en aquel archipiélago, conservando su nombre perediano. Al perder esta compañía en 1925 otro buque de su propiedad que se llamó GUANCHE, le puso este nuevo nombre al SOTILEZA, allá por 1926.

En 1934 el GUANCHE y el TACORONTE y los demás barcos de la Marítima Canarias se venden al armador tinerfeño A. Rodríguez López; el GUANCHE pasa a ser SANTA ROSA DE LIMA y en 1938, es comprado por el armador bilbaíno Luis Otero, tomando el nuevo nombre de TERCIO SAN MIGUEL. En 1940 embarrancó en la costa francesa del Mediterráneo, luego se reflató y aparece en 1945 con el nombre de CONCHITA SUÁREZ, propiedad del armador vigués Vicente Suárez, y así continúa en la actualidad totalmente reconstruido.

A la familia Corcho perteneció también una notable pareja de pesca que hizo realmente historia en el progreso de la flota arrastrera española. En 1901 fueron construidos en los astilleros británicos de South Shields, dos barcos gemelos que se llamaron FLORA y ELLA. Eran de casco de acero de 91 toneladas de arqueo y 24,4 metros de eslora; es decir, unos auténticos barcos fuera de serie en aquella época. En 1920 los compró Corcho y se los trajo directamente a Santander a mediados del mes de marzo. Larga fue la vida de estos dos hermosos buques, que no pocas veces hicieron de remolcadores en salvamentos y en traslados hasta el Ferrol de las pequeñas unidades auxiliares de la Armada que se construían en San Martín.

Pasando los años, se vendieron a D. Indalecio Santos y, a partir del fin de nuestra guerra, pasan a la flotilla coruñesa como propiedad de B. Correa y con los nombres de AMELIA CORREA y CONCHITA MOLINA (FLORA y ELLA, respectivamente) que aún conservan, pero bajo la propiedad de la Pesquera Santa Marina de San Sebastián.

Magníficos buques los de esta pareja, que fue la primera de casco metálico en nuestro puerto.

* * *

Don Antonio Díaz Tejeiro tuvo un barco matriculado en Bilbao desde 1917, el ANTZONEKOA, pero con base en Santander. Era un casco de 1871 construido en Hamburgo por Blohm & Voss con el nombre de BURG, para hacer servicio regular de Lubeck a Königsberg, en el Báltico. Tenía tres palos, 215 toneladas de registro y 270 de carga y en 1903 se abanderó en España con el nombre de AMPURDANÉS, matriculado en Valencia y propiedad de un armador apellidado Ribero, bajo el que navegó hasta 1909, en que pasa a Paez de Málaga y toma el nombre de CABO PAEZ, y que no hay que confundir con el otro CABO PAEZ, segundo del mismo nombre, que fue el viejo ANTONIO GARCÍA (3).

En 1925 se vendió a A. Guerrero, de Bilbao, tomando el nombre de JOSEFITA y se perdió frente a Ferrol en 1926.

Este mismo armador construyó para sí el RÍO BESAYA en Requejada, y bajo su gerencia (Constructora Montañesa) navegó desde 1922 a 1927, pasando después a la Naviera Montañesa (4).

* * *

La actuación de la antigua casa consignataria y de comercio de la familia Correa, como armadora de vapores, en los primeros años del siglo, aparece al menos por dos veces.

La primera como compradora del LINO, de Corcho, que lo adquirió en 1905 juntamente con la casa Heinz; el barco, a partir de entonces navegó bajo la razón social Heinz y Correa hasta que en 1910 se vende definitivamente a la Arundel SS. Co., de Londres, a la que se hallaba muy vinculada, comercialmente, la firma Correa.

La segunda experiencia naviera, se produce al adquirir el famosísimo petrolero EL GALLO a D. Fernando Pereda Palacio, el día 2 de enero de 1916 en 13.000 libras esterlinas (5).

Entonces EL GALLO ya era buque de carga seca y Correa lo habilitó especialmente para el transporte de lingote desde Nueva Montaña a Bayona. Al año siguiente se vendió en 800.000 pesetas a D. Alejandro Navajas, de Bilbao, para dedicarlo al tráfico de la dinamita.

* * *

El PILAR de Liaño, se vende a Francisco García en 1924 y pasa a ser desde entonces FRANCISCO GARCÍA. Pero en 1931 se vende, como

(3) Véase capítulo III.

(4) Véase capítulo VII. Después de la guerra.

(5) La historia completa de este buque se relata en el capítulo I.

ya hemos visto en otro capítulo, a D. Jesús García Castillo (sobrino de D. Francisco) y adquiere el nombre de JESÚS ANTONIO.

El JESÚS ANTONIO, largó la contraseña que usaba la casa López de Haro, de Gijón, emparentada por vínculo matrimonial con los García santanderinos. Aunque este barco conservó la matrícula santanderina, de hecho, fue ya desde entonces un buque astur-montañés, como todos los demás de su nuevo armamento. Llevó entonces chimenea negra con franja blanca bordeada de rojo y sobre ella un dado con los colores de Santander con borde negro; la bandera era gallardetón blanco orlado de rojo y el mismo dado de la contraseña en la medianía.

Durante la guerra civil, el JESÚS ANTONIO fue apresado por el crucero nacional ALMIRANTE CERVERA en aguas del Cantábrico el 9 de septiembre de 1936, y llevado al Ferrol, incorporándose después a la Marina Mercante Nacional. En octubre de 1937 sufrió una buena reparación en Cádiz y de allí vino flamante a Santander, entrando el día 7 de diciembre.

Después de nuestra guerra—en noviembre de 1940—, el JESÚS ANTONIO se vendió. Lo compraron unos armadores catalanes, representados en la escritura por D. Mateo Sánchez Rovira. Era gerente de la empresa D. Emilio Carandú. Entonces ya, en plena segunda guerra mundial, el JESÚS ANTONIO se dedicó al peligroso tráfico de llevar fruta de Levante a la costa francesa para Alemania; con sus mil quinientas toneladas levantando en cada viaje relámpago millón y medio de pesetas. Más tarde hizo viajes con mineral de hierro a Port de Bouc.

El 1.º de julio de 1941 navegaba con piritas de Valencia a Génova. Estando a la altura de Porto Mauricio, en las proximidades de Imperia, a eso de las seis de la madrugada, tocó con una mina submarina que hizo explosión. El JESÚS ANTONIO se hundió en treinta segundos, partido en dos pedazos. Mandaba el barco el excelente capitán santanderino D. Luis Martínez Alonso, de familia pejina de estirpe náutica; el resto de la oficialidad era también montañesa y estaba en aquel momento precisamente de guardia el segundo piloto D. Enrique Campos Arranz. No vio estela alguna y sólo le dio tiempo a bajar al saltillo y tirarse al agua. Allí permaneció en el remolino nadando, a cuatro millas de la costa y sólo se salvaron él y dos marineros, que al cabo de una hora fueron recogidos por un dragaminas italiano y desembarcados en Porto Mauricio. Desaparecieron 17 hombres, en su mayoría montañeses, y con ellos el bravo carguero que había pasado por las manos de tres armadores santanderinos y que ya era una institución en la matrícula (6).

(6) D. Luis Martínez Alonso tenía un hermano maquinista—D. Agustín—que presta hoy en día sus servicios en la Junta de Obras del Puerto de Santander. Eran sobrinos de D. Baldomero Iglesias, famoso capitán montañés de la Tras-

También fueron de D. Jesús García Castillo (López de Haro) un par de pesqueros con casco de madera de 22 metros y 82 toneladas de registro, que se construyeron en Ondárroa en 1932 por Balenciaga y que se llamaron SANTA CRUZ DE IGUÑA y SANTA CRUZ DE JOVE (obsérvese la dualidad de nombres astur-montañeses). Eran dos barquitos muy apropiados para la pesca de arrastre en las playas cercanas, que se mantuvieron en la matrícula hasta 1949, año en que se vendieron a Fermín García, de Avilés; éste a su vez lo hizo al año siguiente a Rafael García Prendes, de Gijón. El SANTA CRUZ DE JOVE naufragó en 1956 y el SANTA CRUZ DE IGUÑA se desguazó en 1966 siendo del armador coruñés Luis Carral.

Con posterioridad a esta pareja, la casa López de Haro construyó otra hermosa, de casco de acero de 29,3 metros de eslora, en los astilleros de Duro-Felguera de Gijón en 1947. Se llamó SANTA CRUZ DE BEZANA y SANTA CRUZ DE LLANERA. Eran de 188 toneladas de porte; en 1954 fueron alargados hasta alcanzar las 217. En 1960 pasan a formar una empresa propia con el nombre de Bacaladeros del Norte. El BEZANA naufragó el 16 de noviembre de 1966 por varada en la costa africana cerca de Villa Cisneros.

Igualmente pasó a propiedad de López de Haro el célebre remolcador montañés TRITÓN en el año 1944. Prestó servicios en el puerto de Gijón, yéndose a pique una vez, por quedar una noche entera bajo la descarga del condensador de un barco. El 29 de marzo de 1950, cuando venía de Gijón a Santander conduciendo a remolque el casco en construcción del costero PEDRO DE IGUAL, a causa de la niebla, embarrancó en la costa de Lastres, perdiéndose totalmente ambos buques.

A López de Haro han pertenecido con nuestra vieja contrasena, además, el bou de pesca MALENCU de 211 toneladas construido en Osaka en 1912, ex-BALSAMING y ex-IWAI MARU N.º 2, que en la actualidad es propiedad de D. Honorato Puebla, y los remolcadores GADITANO, de 92 toneladas y MANUEL MATA de 41, que hoy forman parte de Remolcadores Gijoneses, S. A.

La actividad—proverbial actividad—de D. Jesús García, dio otro fruto naviero de postguerra en 1944: la creación de la Naviera Sotileza, S. A., domiciliada en Barcelona, pero montañesa hasta el nombre. A ella fue el vapor MECHELÍN, un nombre tradicional en la matrícula santanderina.

atlántica, que halló heroica muerte al mando del GIJÓN y de su hermano Norberto Iglesias, que murió como Primer Oficial del ALFONSO XIII cuando la explosión del CABO MACHICHACO en Santander, al prestar ayuda a este buque.

Don Enrique Campos Arranz, naufragó también navegando de Primer oficial en el Rfo MIERA, de Nueva Montaña, al ser abordado por el MOGADOR. En ambos casos salvó la vida por su excepcional complexión, sus facultades atléticas y de buen nadador.

El MECHELÍN se había construído en 1895 por Thompson & Sons, en Sunderland, con el nombre de SKINNINGROVE para la Skinningrove SS. Co., de Middlesbro, que regentaba la firma T. C. Hutchinsonson. Era un vapor de 553 toneladas de registro y otro tanto de carga; de pozo y máquina de triple, con una caldera, con 155 metros de eslora, 26,8 de manga y 11,7 de puntal. En el año 1919 pasó a la firma John Harrison, de Londres, en donde toma el nombre de HAILSHAN; en 1925 y hasta 1936 vuelve a ser SKINNINGROVE y en los días de la guerra civil española, se vende a la famosa naviera Stan Line de J. A. Billmeir, que, como es sabido, se fundó para hacer buenas libras a la sombra de la sangre de España. Allí se rebautiza STANGROVE y durante toda la guerra se dedica a navegar por la zona de guerra hispana al abrigo del pabellón británico. El 23 de febrero de 1939 cuando la guerra acababa, embarrancó en la costa de Mallorca y fue abandonado. Recuperado en 1941 por el Gobierno español, pasó a la Empresa Nacional Elcano con el nombre de CASTILLA DEL ORO (una excepción femenina entre los «Castillos») y luego a Recasen. Reconstruído totalmente en Euskalduna en 1944 por cuenta de la Naviera Condeminas de Barcelona, pasa a la flota de esta empresa con el nombre de CONDESTABLE y así navega diez años hasta que lo compra D. Jesús para su Sotileza, y entonces lo pone chimenea negra con una ancha franja roja. En la actualidad hace el cabotaje carbonero por los puertos del Cantábrico y es como un barco grande recortado, con su conato de proa lanzada y su aspecto de barco antiguo, serio y cabal.

El cabotaje y su evolución en el siglo.—Vapores Costeros y su larga ejecutoria.—Lafuente y Elorza.—Severiano Gómez.—Martínez Peiró.—Calderón y Prieto Lavín.—Moreno.—Pérez y Cía. varios

EL cabotaje, la humilde rama naviera, tuvo siempre en todo el Cantábrico—y en Santander por ello—, una excepcional importancia. El sobresaliente desarrollo económico de las regiones del litoral norteño, la penuria de medios terrestres de comunicación, lo accidentado de su geografía, y cómo no, las campañas de lucha civil en la azarosa historia política del siglo XIX, trajeron como consecuencia el nacimiento de una red de comunicación marítima, a base de pequeños vapores, de construcción inglesa, que repartían pasajeros y mercancías desde la Estaca a Socoa, tocando en todos los puertos, grandes y pequeños, de la costa.

La navegación a vapor del pequeño cabotaje vino a destruir el romántico reinado de pataches, que de forma incomparable quedó plasmado en las páginas peredianas de Sotileza. Comenzó la batalla por el punto flaco de los pasajeros, tal y como se relata en otra parte de esta obra, y las pequeñas empresas de vaporcitos correos, hasta con dos cámaras, van reservando más y más espacios para bodegas, de tal forma que ya en los últimos lustros del ochocientos es realmente importante la flotilla de estos diminutos cargueros con casco de hierro, máquina de alta y baja, una sola bodega, aparejo auxiliar y puente al aire con gobierno a mano.

En la matrícula hubo bastantes buques de este tipo, no sólo de Santander capital, sino también de los puertos de Castro Urdiales, Laredo y Santoña. No llegan, en principio, a pasar, sin embargo, a empresas de

importancia económica, porque sus armadores, por lo general, no eran capitalistas de especial entidad. Y es sólo en los años de la primera guerra mundial, cuando, al calor del negocio insospechado de los fletes, se empiezan a construir núcleos diversos que, pasando el tiempo y desapareciendo los inevitables especuladores de ocasión, se consolidan en auténticas navieras de menor cuantía.

Desde 1914 a 1918 se incorporan al cabotaje transformándose en vapores costeros, toda clase de gabarras, parejas, pataches y artefactos capaces de aguantar un motor o una caldereta. Su reseña y descripción sería imposible en el espacio reducido de este capítulo, aunque sin duda, resultarían jocosas por demás y sorprendentes. El reinado, corto reinado, de esta parrocha extrafalaria por el litoral, duró bien poco, pues los efectos de la crisis en la postguerra, y sobre todo la competencia de los ferrocarriles costeros de vía estrecha, los fue poco a poco arrinconando en el último refugio del carbón asturiano.

A Santander le ha correspondido detentar en medio siglo el cetro del pequeño cabotaje cantábrico, estructurado principalmente en la flota de «garcías», continuación de los «marías», que ha sido la naviera con mayor número de unidades de esta clase en todo el Norte de España y que más años ha resistido en su particular tarea.

Después de la segunda guerra mundial, el tráfico de cabotaje empezó a decaer inesperadamente. Ahora su mayor enemigo empezaba a ser el camión y la carretera, y a medida que se mejoraban las comunicaciones terrestres, la flota de costerillos disminuía sensiblemente. La *fuelización*, la energía eléctrica, y el fin inevitable de la que un día fuera fabulosa riqueza minera asturiana, señaló el término del pequeño cabotaje, sin apelación posible. Los vapores chiquitines que hace sólo quince o veinte años llenaban la bahía santanderina en las mañanas escandalosas de las arribadas de invierno, ya prácticamente no existen y se pueden contar con los dedos de la mano los pocos cascos británicos del siglo pasado que todavía navegan en un prodigio de buena conservación y entusiasmo.

Pero en cualquier caso, el capítulo del cabotaje cantábrico en la historia de nuestra matrícula, es importante, y digno de un recuerdo emocionado. Por eso vamos a reseñar muy sucintamente—porque de otra forma resultaría impracticable—las principales empresas montañas de navegación costera y una esquemática historia de sus unidades. Los barcos que inevitablemente queden en el olvido, que serán bastantes, tienen en esta crónica, como propia, el afecto y la admiración de todos hacia su modestia y su humildad. Sus historias, por lo demás, son tan semejantes entre sí como gotas de agua y cualquiera puede servir de modelo.

Al repasar la vida de la antigua naviera de Francisco García, hemos presenciado el nacimiento de una importante agrupación de buques de cabotaje en 1922, que toma el nombre de Vapores Costeros y la estructura jurídica de sociedad anónima. La formaron las flotillas de los armadores Monasterio y Compañía, Antonio González Vega y López de Haro. Francisco García aportó después toda su flota de pequeños «marías». Fue gerente de la nueva empresa D. Fernando García Castillo, sobrino de D. Francisco García Fernández, y presidente D. José G. Trevilla.

Monasterio aportó el LOLA, que era un barco de 218 toneladas de registro, 240 de carga y 34,5 metros de eslora; construido en Ardrosan en 1903 con el nombre de BOMBARDIER. En 1909 se abanderó en Gijón por la empresa Suardiaz con el nombre de LA ESTRELLA DE GIJÓN; en 1915 fue de otro armador gijonés llamado Campos y en 1916 lo adquirió Monasterio. No era pues un buque viejo.

Antonio González Vega aportó su flotilla completa de «Luarcas». El LUARCA N.º 2 era el antiguo pesquero ISLA DE ONS, construido en 1902 en Barcelona; con 123 toneladas de registro y de carga y 31,6 metros de eslora. El LUARCA N.º 3 era muy moderno, construido en 1918 por su propio armador en Luarca, pero con casco de madera; tenía 189 toneladas de registro y 269 de peso muerto. El LUARCA N.º 4, también moderno, se construyó por Astilleros Eraso, en Pasajes, en 1916 y también era de madera, con 101 toneladas de registro y 115 de carga. Finalmente el LUARCA N.º 5, igualmente de casco de madera, había sido construido también en Luarca por su armador en 1918 y tenía 26 metros de eslora, con 144 toneladas de registro bruto y 140 de peso muerto. La flotilla pues, era bastante moderna aunque de inferior construcción.

López de Haro añadió a la flota el ELVIRA, que poseía desde 1901. Era un barco pequeño, de 20 metros de eslora, construido en Inglaterra, con 92 toneladas de registro y sólo 110 de carga.

El cogollo de Vapores Costeros lo forma pues, el activo de la naviera de Francisco García que era entonces el CLOTILDE GARCÍA, el TOÑÍN GARCÍA, el VILLA DE PESQUERA, el MAGDALENA GARCÍA, el EDUARDO GARCÍA, el PACO GARCÍA, el JUAN GARCÍA, y el RITA GARCÍA (7).

El 18 de noviembre de 1922 se procede a la estructuración de la flota, que adopta chimenea negra con dos franjas estrechas, la superior roja y la inferior blanca, y en medio de ellas las iniciales V C, blancas, separadas; la contraseña nació cuadra, tricolor, listada con la franja superior roja, la inferior blanca y la central negra con las letras blancas V y C. Todos los barcos cambian su nombre adoptando los de familiares de las personas que integraban el nuevo Consejo de la compañía; quedaron así:

(7) Las características de estas unidades se han relatado con el historial de la flota de altura de Francisco García.

CLOTILDE GARCIA.....	CONCHITA
TOÑÍN GARCÍA	TOÑÍN
VILLA DE PESQUERA ..	ÁNGELES
MAGDALENA GARCÍA ..	MAGDALENA
EDUARDO GARCÍA.....	PRUDENCIA
PACO GARCÍA	Conservó su nombre
JUAN GARCÍA	MARÍA SANTIUSTE (primero)
RITA GARCÍA.	CARMEN
LOLA.	Conservó su nombre
LUARCA N.º 2.	AMADA
LUARCA N.º 3.	MARTA
LUARCA N.º 4.	CÉSAR
LUARCA N.º 5.	ROSITA
ELVIRA.	JOAQUINA

El año 1924 fue muy importante para la recién nacida naviera de costeros. El TOÑÍN se hunde en la playa de Las Arenas el 7 de marzo; pudo reflotarse y recuperarse el 31. El MAGDALENA se hunde el 28 de enero en el puerto de Gijón, también pudo reflotarse y recuperarse. El MARÍA SANTIUSTE, primero de este nombre, lo cambia por una razón que enseguida vamos a ver por el de LALÍN (primero también de este nombre); tras una serie de averías, particularmente en la máquina, tuvo que desguzarse en el mes de octubre de ese mismo año. El 27 de junio cuando iba con un cargamento de pinos de Corcubión a Gijón, embarrancó el MARTA, por causa de la niebla, en Covas, cerca de Cabo Prior, quedando en seco a la bajamar y resultando totalmente imposible su recuperación. Finalmente en ese mismo año de 1924 se adquiere por la empresa un hermoso gánguil de la Compañía del Ferrocarril Bilbao-Portugalete, el BASURTO, de 394 toneladas de registro que llega a Santander el 14 de octubre convertido en un magnífico costero de máquina a popa y 500 toneladas de carga, con 46,2 metros de eslora, 8,34 de manga y 3,25 de puntal, colocándose por tanto a la cabeza de su contraseña como el buque de mayor porte y carga.

A los pocos meses, ya en 1925, llega su gemelo el LARRASQUITU, de idéntica procedencia y características. Como el BASURTO, había sido construido en 1912 por Euskalduna, en la propia ría. El BASURTO pasa a llamarse MARÍA SANTIUSTE (segundo de este nombre, y esta es la razón del cambio de nombre del antiguo JUAN GARCÍA por el de LALÍN) y el LARRASQUITU, CONSUELO HUIDOBRO. Por cierto, que al entrar este buque en Santander por primera vez, abordó a su congénere JOSEFA, causándole importantes averías que le hicieron tener que entrar en dique.

Al comprarse en 1926 en Cádiz un nuevo barco, lo ponen de nombre LALÍN (segundo de este nombre, por haber sido ya desguzado el primero).

Era un vapor de 139 toneladas de registro y 150 de carga, construido en Inglaterra en 1874, con 29,5 metros de eslora y casco de madera. Su primer nombre fue el de ALMAGRERA, y de la propiedad del armador de Garrucha Enrique Calvet, hasta 1890. Desde este año hasta 1918 se llamó TROCADERO y perteneció a González Vilches y Mac Pherson, de Cádiz, y desde 1918 hasta 1936 del también armador gaditano J. Díaz, con el nombre de ROSA.

En 1926 se incorpora la que había de ser la capitana de la flota durante muchísimos años. Se trata del vapor MECHELÍN, de D. Victoriano López-Dóriga, construido en 1918 en Euskalduna, que ya había estado algunas temporadas amarrado en la bahía por dificultades de explotación. Se pagan por él 215.000 pesetas y se le rebautiza MARTA JUNQUERA. Es un barco de 607 toneladas de registro bruto y 750 de peso muerto, con 56 metros de eslora, 8,23 de manga y 2,92 de puntal, muy graciosa silueta, bien proporcionada y con máquina al centro del buque, con una sola bodega a popa.

Al año siguiente 1927 se hunde el MAGDALENA en el antedique de Gamazo, en Santander, el 23 de marzo, siendo reflotado, y se compra un nuevo buque. Ahora es el ANGUS, adquirido en Glasgow en el mes de diciembre y que llega por primera vez a nuestro puerto el 10 de enero de 1928, procedente de Ayr con escalas por arribada en Dublín, Pasajes y Bilbao; lo mandaba el capitán D. José M.^a Pereda. Este barco tiene la curiosa particularidad de ser español de origen, pues se construyó en Gijón en 1918 por los Astilleros de Riera para Mac-Lenan, de Bilbao, con el nombre de GLORIA, pasando después a la flota británica en donde se rebautizó ANGUS. Al llegar a Santander cambia nuevamente de nombre y toma el de MARIÁVÍ. Tiene 336 toneladas de registro bruto, 392 de peso muerto, 36,5 metros de eslora, 6,68 de manga y 4,3 de puntal. No era un barco airoso; su palo mayor extremadamente a popa y la estructura del guardacalor no le favorecían en absoluto.

En 1928 se vende el CONSUELO HUIDOBRO. Lo adquiere el Sindicato Agrícola de Exportadores de Santa Cruz de Tenerife, quien lo conserva con su nombre hasta que lo vende en 1937 a Trujillo Hermanos, y éstos a su vez, en 1948, a la Naviera Compostela de Santiago. Con este nuevo dueño cambió de nombre por el de RÍO SARELA, y así navega en la actualidad bajo la propiedad de Fruterios Españoles, S. A., de Canarias. Fue el primer barco que vendió Vapores Costeros.

En 1931 se produce la pérdida del CÉSAR, que se hundió por vía de agua en las proximidades de Cabo Peñas el día 10 de enero, cuando navegaba de Avilés a Santander con apeas. El buque quedó sobre las rocas de la costa y la tripulación la rescataron unos pesqueros y la llevaron a Luanco.

También en 1931, por contra, se incorpora otra nueva unidad, antiguo santanderino por cierto. Se trataba del famoso ANTONIO de Liaño, construido por Ardanaz en Bilbao en 1918, con 253 toneladas de registro, y 260 de peso muerto, que en 1919 pasó a llamarse TRUBIA, bajo la matrícula de Gijón y en 1924, se fue a la de Cádiz, como propiedad de la naviera Pinillos y el nombre de Río ARILLO. Cuando se adquirió se pensó en llamarlo CONSUELO HUIDOBRO para reponer el buque de este nombre vendido, pero como los compradores de éste no se daban ninguna prisa al rebautismo, Vapores Costeros optó por llamar a su nueva unidad José G. TREVILLA, nombre que todavía hoy conserva.

En ese mismo año, el 9 de abril, el MARIAVÍ abordó y echó a pique frente a la Isla de Mouro a la pareja santanderina PESQUERA CÁNTABRA N.º 1.

En 1933 el MARTA JUNQUERA amarró en Santander por falta de fletes remuneradores; el 23 de marzo de 1934 se hunde parcialmente el TOÑÍN en Las Arenas y el 13 de diciembre de 1935 le explota la caldera en Avilés al MAGDALENA.

La guerra civil española sorprende a todos los barcos de Vapores Costeros, naturalmente en su zona, que perteneció al Gobierno del Frente Popular hasta su total derrumbamiento en octubre de 1937.

El MARTA JUNQUERA fue capturado por el crucero ligero alemán KÖNISBERG el día 3 de enero de 1937 a las 4,30 de la tarde, a la altura de Cabo Ajo, cuando navegaba de Bilbao a Santander con un cargamento de patatas. La acción fue tomada en represalia por la captura del mercante alemán PALOS de la O. P. D. R., que había sido a su vez capturado frente a Ogoño el 23 de diciembre de 1936 por el bacaladero armado BIZKAYA, del Gobierno de Euzkadi. El MARTA fue llevado al Ferrol y entregado al Mando Naval nacional, mientras que su tripulación, que pidió su reexpedición a la zona roja, fue desembarcada en Lastres.

Fue entonces destinado como unidad naval auxiliar a repostar la flotilla de bous nacionales de Ribadeo y hacía constantes viajes desde Ferrol, con pertrechos, carbón y provisiones, generalmente siempre escoltado por algún patrullero. Después de la Liberación de Santander el buque fue devuelto a sus armadores, quienes seguidamente lo pusieron a navegar en viajes comerciales.

El MARIAVÍ, el MAGDALENA, el CARMEN, el PACO GARCÍA y el PRUDENCIA navegaron siempre bajo el control de sus armadores en una y otra situación, y siempre haciendo el mismo pequeño y vario cabotaje. Pasaron a la marina mercante nacional al entrar las tropas en los puertos de Santoña y Requejada en donde estaban refugiados.

El TOÑÍN huyó a Lorient, en donde se recuperó al fin de la guerra. El ROSITA fue encontrado hundido dentro del puerto de Gijón y allí mismo fue desguazado. El JOAQUINA fue recuperado igualmente en Gijón,

en muy mal estado por haber sido repetidamente alcanzado por la metralla de los bombardeos aéreos nacionales; su casco se vendió para gabarra. El JOSÉ G. TREVILLA huyó y se recuperó en La Rochelle. El CONCHITA fue capturado por el minador JÚPITER de la Armada nacional y llevado a Ferrol, cuando escapaba de Gijón horas antes de la caída de la ciudad. El AMADA, que también huyó de Gijón al tiempo que el CONCHITA, fue abandonado en alta mar por sus ocupantes y posteriormente recogido y capturado el 21 de octubre de 1937 por el dragaminas nacional EVENCIO ÁLVAREZ, y el minador JÚPITER.

Finalmente, el MARÍA SANTIUSTE, huyó de Santander el 25 de agosto de 1937 a Burdeos y desde allí a Casablanca, en donde fue recuperado después de la guerra.

La primera baja en la paz fue el LALÍN (segundo), que se hundió en las proximidades de la entrada de Pasajes el 4 de junio de 1941. Viene después un largo período de tranquilidad de más de quince años, en el que la flota de costeros, se momifica y continúa su humilde trabajo sin pena ni gloria, pero con poca brillantez, en una época de claro declive.

A partir de 1957 es cuando se produce la dispersión a fondo de la familia de los Costeros. En 1957 se vendió el PRUDENCIA a Astigárraga, de San Sebastián. En 1958 se desguaza el CONCHITA, y el LOLA pasa a llamarse CHONGA. En 1959 se vendió el ÁNGELES a López Rodríguez, de Ferrol, y se pierde trágicamente el PACO GARCÍA el 29 de diciembre, a seis millas de Cabo Vidio, por temporal, pereciendo su patrón, D. Segundo Suárez Sánchez, cuando iba de Gijón a Burela en lastre.

En 1960, ya bajo la gerencia de D. Luis Álvarez, se desguaza en Bilbao el AMADA, y el MAGDALENA pasa a llamarse PACO GARCÍA (segundo de este nombre). Desde entonces se les cambia sucesivamente el antiguo equipo propulsor de máquina de vapor por motor diesel al JOSÉ G. TREVILLA, al CHONGA y al PACO GARCÍA, y en 1967 tiene lugar la incorporación a la compañía de la primera unidad adquirida en 36 años y además la única de nueva construcción y, por supuesto, la más grande con notable diferencia. Es el LIANA. Y el LIANA ya no es un costero, sino una unidad de porte mediano, especialmente concebida para el transporte de cargamentos masivos en gran cabotaje. Es un buque de motor a popa, con 2.800 caballos; con 2.300 toneladas de registro bruto y 3.600 de peso muerto; 85 metros de eslora, 14,5 de manga y 6,3 de puntal; anda 14 nudos y lleva dos grandes bodegas con dos únicas escotillas. La vieja naviera de vapores costeros, estrena un buque en 1967 y estrena nuevos rumbos para su negocio.

Lafuente y Elorza fueron dos armadores asociados, que durante muchos años tuvieron su flotilla de costeros chicos y escritorio de consignaciones abierto indefectiblemente a todos los pataches gallegos y asturianos que llegaban a Santander. La contraseña que adoptaron fue cuadra en rectángulo concéntrico blanco, rojo, negro y blanco, de afuera adentro, y en el dado interior, en cada ángulo, las iniciales N L Y C. Los vapores llevaron chimenea roja con coronamiento negro y estuvieron matriculados indistintamente—como los costeros de García y los de Pérez—en Bilbao o Santander, si bien la gerencia se llevó siempre aquí.

El primer barco que tuvieron—que por cierto fue el mayor—fue un vapor construido en 1883 por Russell & Co., en Glasgow, con el nombre de EDITH, que luego cambió por el de STELLA, para volver a ser EDITH, de la Grimsby SS. Co., de Grimsby, hasta que se abanderó en España, definitivamente en Bilbao en 1889 con el nombre de CHÍO. Era de 409 toneladas de registro y casi 500 de carga; con 45,41 metros de eslora, 7,15 de manga y 3,38 de puntal. Tenía una bodega a proa y otra a popa, con sus palos por los extremos respectivos, y con pozo en el número 1. En general el aspecto del barco era bueno y representaba mucho mayor porte de el que realmente desplazaba.

Vino a España comprado por D. Antonio de Amézaga, para formar parte de la Sociedad Marítima Cantabria, que hacia fines de siglo figura incorporada a la gerencia del grupo Martínez Rodas con la Marítima Rodas y la Marítima Unión. Sus compañeros de contraseña eran el CHIMBO y el CHINDOR, de características muy similares. En 1909 de «los tres pájaros» sólo queda el CHÍO en la Marítima Cantabria, que en 225.000 lo vende a Lafuente en mayo de 1916 (8).

El CHÍO pasó su vida española en el cabotaje cantábrico y aquí había tenido también sus peripecias. El 27 de enero de 1905 sostuvo un abordaje en el abra bilbaína con el mercante ELANTOSE, que entraba cuando él salía y sufrió una vía de agua teniendo que ir a Sestao para embarrancar y luego reflotarse. El día 10 de diciembre de 1913 sufrió un aparatoso incendio en su bodega de popa estando cargando en Marín.

Poco tiempo estuvo bajo la contraseña de la Montaña este barco. En 1918 volvió de nuevo a Bilbao. Adquirido por Gerardo Yandiola, lo vendió en enero de 1925 en cien mil pesetas. El 11 de junio, en un viaje de Santander a Gijón, embarrancó, cerrado en niebla, en la Punta del Olivo, en las proximidades de Tazones, faltando ya sólo diez millas para

(8) Fue el segundo barco de este nombre. El primer CHÍO, fue el antiguo LAREDO, que desde 1894 a 1899 perteneció a esta naviera, y que al ser vendido a Pérez Ayuela, dejó hueco a este nuevo, que con el tiempo había de ser también santanderino.

llegar al final de su trayecto. Salió de Gijón el remolcador GADITANO para auxiliarlo pero no tuvo éxito. El CHÍO acabó allí sus días.

El segundo buque de Lafuente fue un velero puro; exactamente un bergantín-barca de tres palos, de 313 toneladas de registro y 500 de carga que había sido construido en 1883 por el astillero Abrahansen en Nordby, un puerto próximo a Esbjerg en la costa occidental de Jutlandia. Era de madera, por supuesto, y de 120'5 pies de eslora, 25'1 de manga y 14 de puntal. Fue comprado en 1908 por el capitán portugués José Azcorra, quien lo puso bandera uruguaya y el nombre de MARÍA LORENZA; anteriormente se había llamado DORANE y había pertenecido a una importante naviera danesa de veleros de C. H. Nielsen, en la que era de los menores.

Durante la primera guerra mundial había llegado a Bilbao procedente de América, con un cargamento completo de caoba y quedó amarrado en Euskalduna hasta que lo adquirieron, al cabo de bastante tiempo, Lafuente y Elorza. Se reparó completamente en la propia ría y, una vez concluidas las obras, con un lastre de 150 toneladas de mineral de hierro, salió en su primer viaje para Avilés el 19 de enero de 1918 a las diez y veinte de la mañana bajo el mando del capitán D. Rafael Venero. Reinaba viento duro del sur que fue refrescando y ya a la altura de Castro, el barco se ve precisado a recortar aparejo y correr en popa hasta que una racha lo desarbola rindiéndole los palos. El buque, a la ronza, sigue adentrándose en el Cantábrico a impulsos del sur, hasta que al día siguiente registra la presencia de importantes vías de agua en el casco, que obligan a la tripulación a abandonarlo, embarcando todos en la ballenera de motor y en el chinchorro.

Navegando a motor una distancia aproximada de unas 90 millas hacia el sur, recalán en las proximidades de Ribadesella. Cuando sólo les faltan unas ocho millas para llegar, rola el viento al noroeste desatándose de forma durísima y puestas las dos embarcaciones en popa, corren paralelo sobre la costa. Cuando el día 21 amaina el tiempo e intentan desembarcar en Suances, salta de nuevo el sur y ya las dos embarcaciones sin motor ambas, se ven obligadas a regresar mar adentro, quedando totalmente desamparados hasta que el día 24, al fin, son divisadas y recogidas por el costero VÍCTOR, que lleva los naufragos a Santander. Las penalidades de los supervivientes fueron espantosas: seis días sin alimento, sin agua y a la intemperie, les había reducido a una postración total. Para sobrevivir, mataron un perro que llevaba el mayordomo y se comieron los trozos de su carne cruda y cuando se terminó se decidieron a sortear entre los propios supervivientes la nueva víctima que había de alimentarles con su carne. Si no aparece el día 24 el VÍCTOR, el cocinero habría sido sacrificado. Uno de los tripulantes que no quiso probar la carne del perro, bebió agua salada y murió tras una agonía espantosa.

Esta fue la trágica historia del último gran velero santanderino, que vivió unos escasos días en la matrícula, cayó en el primer viaje en pleno Cantábrico y dio lugar a una escena juliovernesca, a primera vista imposible en pleno siglo veinte y a diez millas de Santander. Pero lo cierto es que así fue.

En los veinte se producen tres altas en esta flotilla montañesa; las dos primeras correspondieron al OGOÑO y al PALOMA. El OGOÑO era un vaporcito de casco de madera y de 180 toneladas de carga, que naufragó por vía de agua el 21 de enero de 1925 a milla y media de Cabo Machichaco, cuando navegaba de Pasajes a La Coruña con cemento; la tripulación fue salvada por varios pesqueros. El PALOMA era un patache que cuando se aparejaba, también en 1925, sobre la rampa de Puerto Chico, en una bajamar se atortoró sobre el casco del costero ELVIRITA, un pecio que había sido traído a remolque tras su varada en Lien cres. El PALOMA quedó destrozado y sobre la misma rampa fue desguazado y convertido en leña.

En ese mismo año se compra el ALLER. Era el ALLER un costero a vapor de 1894, construido por Mc Cowan en Sunderland. Su primer armador fue la Humber Casting, de Hull y en 1899 viene vendido a España en donde toma el nombre de ALLER y la matrícula de Gijón, bajo la propiedad del armador asturiano Suárez Pazo. En 1918 pasa a la flota de Fierro, en San Esteban de Pravia y después a la de José Fuentes, en Gijón, a quien lo compró Lafuente para reponer la pérdida del OGOÑO. El ALLER era un barquito de 193 toneladas de arqueo y 200 de carga, con 33,5 metros de eslora y siete pobres nudos de marcha. En el Astillero se le reparó y se le puso nueva casi toda la cubierta.

En 1928 se incrementa el activo de estos navieros con otro vapor al que ponen ASTILLERO. Se trataba de un antiguo gánguil de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, construido en Holanda en 1893 (Haarlem) con el nombre de VIZCAYA. Tenía 44,37 metros de eslora, 8,68 de manga y 3,27 de puntal. Se subastó en 1928 y se transformó en carguero, con 398 toneladas de registro bruto y 480 de carga, conservando la matrícula de Bilbao, y pasó a la flota de Lafuente y de Elorza, como buque «paquete» de la misma para navegar al cabotaje sin descanso.

En 1931 se incorporan dos nuevos buques que fueron los vapores JUANES y VITO. El JUANES, con casco de madera y matriculado en Bilbao, era una de aquellas construcciones de tiempos de la guerra europea; se había botado en Navia en 1919 para Juan Méndez Martínez. Tenía 162 toneladas de registro y 190 de carga, con una eslora de 29 metros y ocho nudos de marcha. Siempre se llamó JUANES; tenía un equipo propulsor muy deficiente y por el contrario el casco era de maderamen muy bueno y bien curado.

El VITO era un antiguo trawler británico construido en Irvine en 1889 por Mc Gill con el nombre de BEE, para la British Trawling Co., de Hull. En 1911 pasa a España para la flota donostiarra, en donde cambió el nombre por el de MIKELDI siendo propiedad del armador Zuazola. Transformado en carguero durante los años de la guerra mundial, perteneció con el nombre de MIKELDI-CHIGUI a E. Azcárate, quien se lo vendió en 1931 a Lafuente y Elorza. Tenía 30 metros de eslora, 140 toneladas de arqueo y 160 de carga máxima.

La guerra civil española sorprendió a los cuatro «lafuente»—VITO, ALLER, JUANES y ASTILLERO—navegando por los puertos del Cantábrico. El JUANES había sido requisado en el mes de junio en 1937 por el Gobierno y la noche del 25 al 26 de agosto, estaba amarrado en Puerto Chico, con una avería simulada en su máquina para evitar su éxodo forzado a Asturias; así pasó a la España nacional en sus aguas santanderinas.

El VITO se recuperó en el puerto de Gijón. Allí también su patrón soltó varias piezas de la máquina pocas horas antes de la caída de la ciudad, y salvó el barco de aquellas trágicas escapatorias con cargamento de refugiados, hasta los puertos de Francia.

El ALLER en cambio sí que escapó de Santander la noche del 25 de agosto de 1937 cargado con 500 soldados en retirada, siendo capturado por el minador JÚPITER de la Armada nacional y un bou, quienes lo llevaron a Bilbao; un comisario político, que iba entre los milicianos, se suicidó antes de la llegada del VITO a tierra.

El ASTILLERO estaba en dique seco en Bilbao el 21 de junio de 1937 cuando fue ocupada esta ciudad por el ejército nacional. En 1938 sufrió una colisión en aguas de la ría con el mercante GILDAMES cerca de Zorroza.

En 1940 se pierde el JUANES por incendio, estando cargando tambores de sosa en Requejada. Como era el casco de madera ardió totalmente y sólo pudo utilizarse la máquina en el desguace de los restos.

Al año siguiente—1941—se vendió el ASTILLERO a Vicente Suárez, de Vigo, y en su primer viaje con el nuevo armador, frente al puerto de Zumaya, fue abordado y hundido por un buque de guerra alemán que navegaba con las luces apagadas.

Con la máquina del JUANES, se hizo un barco nuevo, de acero, que construyeron en Gijón los astilleros de Fernández Montes en 1943. Tenía 282 toneladas de registro y 200 de carga con 38,5 metros de eslora, 7 de manga y 3,1 de puntal. El NICOLÁS, de máquina a popa, tenía dos palos, con dos bodegas, a diferencia del VITO y el ALLER que sólo llevaban una.

Durante muchísimos años el VITO y el ALLER y el NICOLÁS LAFUENTE monopolizaron prácticamente el tráfico de los cargamentos de sosa desde Requejada a los demás puertos del Cantábrico; permanentemente había alguno de los tres en aquella ría que es el puerto natural de Torrelavega y su zona industrial.

Las dificultades que han venido asfixiando el cabotaje, las elevaciones de costos de las reparaciones, los sueldos y las revistas cuatrienales, acabaron con estos barcos que tantísimas veces hemos contemplado todos en los muelles de Santander. El ALLER, se vendió a Bilbao en 1965 para su transformación en gabarra, el VITO, se desguazó en 1966 y el NICOLÁS LAFUENTE se vendió en 1967 a armadores canarios para hacer el cabotaje entre aquellas islas. Desde entonces esta naviera se ha quedado sin flota.

* * *

En el mes de diciembre de 1916 llegó a Barcelona, Dios sabe en qué extraña navegación, un barco pequeño y raro, con pabellón brasileño y el nombre de SANTOS. En realidad era un buque construido en 1882 en Estocolmo por Bergsunds Mek Verks, con el nombre de HALMSTAD para la empresa Hallands, de la ciudad de Halmstad. Era un buque de dos hélices, dos máquinas *compound*, casco de hierro de 431 toneladas de registro y 500 de carga, con cubierta de pasaje y destinado a ser un correillo entre los puertos suecos y daneses por los estrechos del Kattegatt. Tenía 160'4 pies de eslora, 24'6 de manga y 10'5 de puntal.

En 1911 se vende a la Empresa Comercio de Sal, de Río de Janeiro, en donde se abandera con pabellón brasileño y bajo el nombre de MARUMBY, que cambió por el de SANTOS en 1916. Allí se dedicó a hacer el cabotaje por el Amazonas y puertos marítimos hasta que llegó a España en plena guerra Europea. Estando en el dique de Barcelona, fue comprado por D. Severiano Gómez Gómez, quien lo abandera en España el 17 de febrero de 1917 y se lo trae a matricular a casa, a Santander. De Barcelona salió para Torrevieja en donde tomó sal para Gijón.

Don Severiano, que fue por entonces Presidente de la Junta de Obras del Puerto y que no tenía una especial afición por el negocio de los barcos, confió el mando del SEVERIANO, que tal fue el nombre que dio al buque, al capitán D. José M.^a Pereda, y enseguida lo metió en el tráfico carbonero desde Asturias a Barcelona en régimen de time-charter.

Al poco tiempo compró otro buque. Era el VALENCIA; un costero de 274 toneladas de arqueo y 300 de carga que había sido desde 1917 de D. Ángel Álvarez famoso armador y carbonero de Avilés. Era un barco muy viejo—de 1870—. Tenía 46'28 pies de eslora, por 6'23 de manga y 2'82 de puntal. Se había construido en Kiel y era un correillo entre los puertos bálticos, de Lübeck y Riga, y se llamaba exactamente RIGALÜBECK. A fin de siglo pasó a ondear pabellón ruso, como propiedad de Max Reincke y domiciliado en Windav bajo el nombre de CITO. En 1910 se vendió al armador bilbaíno Trifón de Ibargaray, quien lo

puso de nombre INÉS con matrícula vizcaína y en 1911 pasa a los valencianos Romaní y Miguel, quienes lo pusieron ya el nombre de VALENCIA y quienes andando el tiempo, tras de cederlo a la Valenciana de Correos de África, se lo transfieren al armador asturiano del comienzo del relato, el 20 de enero de 1917.

Duró muy poco en Santander, y estuvo bajo el mando del capitán D. Manuel Martínez Arnüero, haciendo viajes con carbón entre los puertos del norte de España. El 21 de abril de 1918 se vendió en 600.000 pesetas a un armador bilbaíno. El día 10 de enero de 1924, estando amarrado en Gijón, un día de gran temporal, fue aconchado sobre el muelle por el MENA yéndose a pique.

En 1919, visto que el negocio apenas si daba para gastos, porque el time-charter con el buque fuera del alcance, resultaba un buen negocio para el fletador a tiempo y un mal negocio para el naviero, D. Severiano decidió vender también el SEVERIANO. Hacia el mes de septiembre lo entregó precisamente a sus fletadores, la Naviera Cataluña, S. A., aunque no fue baja en la matrícula de Santander hasta el 3 de octubre de 1925 en que pasó a la de Barcelona. Esta naviera, que fue también la compradora del AGUSTINA GARCÍA, lo puso en ese año el nombre de AMPURIAS y a poco lo vendió a la Sociedad Anónima Cros, en donde tomó el de SAC N.º 3.

En la flota de SAC duró unos cuantos años; en 1926 embarrancó en Almería y se reflotó, y en 1934 se desguzó en Barcelona.

* * *

Entre los años 1931 y 1934 bulle también en el cabotaje el nombre de D. Benito Martínez Peiró, unas veces solo y otras asociado a otras personas de relieve marítimo local.

El primer buque en el que aparece como armador a medias con la consignataria santanderina Hijos de Basterrechea, es el ROSARIO, que vino a nuestra matrícula en 1913.

Barco extraño y de larga historia. Era un casco construido en 1869 por Bowdler & Co., en Birkenhead, con 612 toneladas de arqueo y aproximadamente unas 600 de carga. Tenía 56,4 metros de eslora, 8 de manga y 4,85 de puntal, de hierro, con proa de violín, máquina prehistórica a popa y tres palos con una jarcia firme de flechastes y obenques. El puente lo llevaba por proa del palo mayor, y la chimenea por la del mesana.

Se construyó con el nombre de CALDERÓN para el gran consorcio naviero británico de Mc Andrews, que en la segunda mitad del siglo pasado tenía dos navieras filiales suyas, arbolando pabellón español y

que eran J. Roca y Cía., de Barcelona y M. Saenz, de Sevilla, que con el tiempo se llamaron la Cía. Marítima de Barcelona y la Bética, de Sevilla, respectivamente. El CALDERÓN fue matriculado en Gijón en 1888 incorporándose a M. Saenz con los LOPE DE VEGA, CERVANTES, JOVELLANOS, MURILLO y VELÁZQUEZ en la línea de Londres a Sevilla y en 1891 pasan al activo de la Bética con matrícula de Sevilla.

En 1905 abandona su primitivo armamento anglo-español y pasa a propiedad de la empresa gaditana de Antonio Millán Sánchez, cambiando de nombre por el de ROSARIO e incorporándose así a la flotilla de este armamento que hacía el cabotaje por todos los puertos del sur de España, Mediterráneo y Norte de Marruecos.

Al fallecer Millán en 1912 y tras una larga y dificultosa testamentaria, pasa a la titularidad de Ramón García Rendueles, de Gijón, que es quien en 30.000 pesetas, lo cede a nuestros armadores montañeses en 1913.

En 1915, hacia fines de noviembre, pasa a la matrícula de Bilbao. Se subastó en 1921 y en 1922, tras un largo período de amarre en Santander, vuelve a Gijón bajo la propiedad del armador Hernández Pereira, quien en 1928 lo pasa a Timoteo Olondo, de Bilbao, nuevamente, y éste lo transfiere en 1933 a Casimiro Zunzunegui.

El día 2 de febrero de 1933 varó en el bajo del Centollo, siendo salvado por los remolcadores ARGOS y AYETA y llevado a Corcubión, en donde se decretó su desguace.

El segundo barco que aparece como propiedad de Martínez Peiró es el MARÍA LUISA, que en realidad era una draga reconstruida. Era holandesa y botada en 1890 con el nombre de ROTTERDAM y prestó servicios de su condición bajo bandera neerlandesa hasta 1916 en Barcelona, año en que pasa a la Empresa Marítima de Transportes y Dragados de Bilbao (José Leal). Al año siguiente, el día 24 de diciembre, en 1.600.000 pesetas lo compra Peiró y la transforma en un carguero de 509 toneladas de registro y 800 de peso muerto. Lo mandó D. Alfonso de Azcoaga. En noviembre de 1918 varó a la entrada de Requejada; se reflató y fue a reparar a Santander.

No fue tampoco larga su vida. En el año 1921 se vendía al armador asturiano Álvaro de Moutas, de quien ya hemos hablado en otro capítulo, y en uno de los primeros viajes que dio bajo esta nueva contraseña, cuando venía con sal de Cádiz a Ribadesella, al cruzar la barra en día de gran cerrazón y temporal, llevando el práctico ya a bordo, se fue sobre la playa quedando embarrancado el día 22 de mayo de 1921. Lo mandaba el capitán D. Luis Fernández. No pudo enviarse remolcadores en su auxilio porque el estado de la mar lo prohibió y el barco se perdió totalmente el día 29.

El tercer y último buque de Martínez Peiró, único armador en la historia de la matrícula santanderina, que aparece en los registros oficiales

con su empresa domiciliada ¡en Tudanca!, fue el TANCHÍN, otra unidad de cabotaje de porte mediano como las otras dos que fueron de su misma contraseña.

El TANCHÍN era un barco de larga historia. Se había construido en 1883 en Kinghorn por Key & Sons con el nombre de CRATHIE para los armadores Mathews & Luff, de Londres. Tenía 498 toneladas de registro y 580 de carga; era de hierro, máquina al centro, pozo a proa, y 160'4 pies de eslora, por 24'2 de manga y 13 de puntal. Llevaba una caldera y máquina de doble, hecha en el mismo astillero y andaba muy bien. Era un barco de aspecto muy agradable y de líneas proporcionadas; con dos palos, proa recta y disposición clásica; en una palabra, una bonita unidad.

En 1907 pasó a la London Welsh SS. Co., del grupo Furness Withy y toma el nombre de SWANSEA TRADER, que conserva hasta 1914, año en que pasa a propiedad del armador portugués D. Constantino Zabalá, quien lo pone TANCHÍN y lo tiene consigo hasta que hacia el 10 de febrero de 1917 lo vende a Martínez Peiró y traslada su matrícula de San Sebastián a Santander.

A los dos años, el 28 de junio de 1919, abandona el TANCHÍN su contraseña y pasa, en 600.000 pesetas, a la de José Fuente Díaz, armador gijonés a quien fueron a parar no pocos buques costeros montañeses, el cual lo conservó con la matrícula santanderina y dedicado al tráfico carbonero de Asturias a Requejada, hasta que en 1928 lo traspasó a Antonio T. Vega, de Gijón, quien lo rebautiza SAN IRENEO (9). Pocos meses antes de la guerra española pasa al armador bilbaíno J. Irala, quien lo suma a su flotilla de vapores (los «maris») con el nombre de MARI ELVIRA y la matrícula de Bilbao, y quedando en la zona del norte durante la campaña. Huyó y quedó internado en Francia, regresando en 1938 a Santander y pasando a la Empresa Elcano con el nombre de CASTILLO SANTACANA. En 1941 pasó a la Marítima Abra (la compañía de los «puntas» que acogió a la extinta flota de Irala) y se rebautizó PUNTA LUCERO. Acabó sus días desguzado en 1962 en Bilbao.

* * *

Entre las casas comerciales pejinas que en los días de la Gran Guerra se lanzaron a la experiencia de pequeños negocios navieros de cabotaje

(9) El día 30 de marzo de 1921, al entrar en San Esteban de Pravia, procedente de Villagarcía, el TANCHÍN, cargado de pinos, varó en el bajo del Lamparón. Se reflotó con bastantes averías.

y a reverdecen tradiciones familiares ya olvidadas, por los caminos de la mar, figuran acaso como más representativas las de D. José Calderón García y D. Manuel Prieto Lavín.

José Calderón García, S. A., era una muy importante empresa local, importadora de géneros ultramarinos, principalmente café y cacao, que arrastraba una brillante historia mercantil desde el siglo XIX cuando empieza en 1860 bajo la denominación social de Fernández y Villegas. Originariamente fueron sus actividades las típicas de comercio en colonias procedentes de nuestras provincias lejanas y con la independencia de las últimas colonias, el signo comercial del negocio devino a la importación de productos alimenticios tropicales. En los años de la primera guerra, la firma, en pleno auge, pone en servicio diversas unidades menores. Eran estas los pesqueros MONÉ, SAN JOSÉ I, SAN JOSÉ II, ALICANTE I y ALICANTE II; los cuatro últimos eran parejas de madera y particularmente los ALICANTE eran barcos interesantes con sus 70 toneladas construidos en 1909 en Marín y que habían pertenecido a los armadores de pesca asturianos Ojeda y Pérez Lloret. Andando el tiempo, pasaron a Labat y finalmente se vendieron a la Pesquera Española de Málaga.

Las unidades de carga fueron el QUIJOTE, el SANTIAGO, y el NANÍN. El SANTIAGO era el antiguo patache YUCA, de 1911, 96 toneladas y 23 metros de eslora, al que se le puso una máquina de vapor en 1917. El NANÍN se construyó en los astilleros de San Martín en 1918; tenía 24 metros de eslora, era de madera, con 147 toneladas de registro y 200 de carga. Este barco se integró en la Sociedad Naviera del Norte, constituida por Calderón y Prieto Lavín, de que vamos a hablar a continuación.

En 1913 D. Manuel Prieto Lavín tiene en servicio un barquito de 159 toneladas de registro llamado MARCELA, primero que hubo de este nombre, que era el de la esposa de D. Manuel. Este barco se vende en 1915 y toma el nombre de ZUMAYA. Anteriormente el MARCELA había sido perseguido enconadamente por las unidades navales aliadas, acusado de suministrar combustible y provisiones a los submarinos alemanes en el Cantábrico; fue ésta sin duda la causa principal que determinó la venta del buque, que pasa a manos de una sociedad de control francesa, aunque conservando el buque el pabellón español. En 1916 aparece de la propiedad de F. Zárate, armador del AIROSO y ANTONIETA, de San Sebastián, y ese mismo año, el 31 de octubre, naufragó a tres millas de Villagarcía y pereciendo toda la dotación menos un tripulante.

En 1916 ponen la quilla a otra nueva unidad que va a llamarse ASUNCIÓN. Este barco se encargó a la Constructora Gijonesa para la Sociedad Naviera del Norte, que era la unión de Prieto Lavín y Calderón García. Era un barco de 245 de registro y 400 de carga; se botó el 2 de agosto de 1917 y se entregó a fines de octubre. Tenía la máquina a popa; 34,85 metros de eslora, 6,51 de manga y 2,62 de puntal y andaba poco, a pesar

de su máquina inglesa, más vieja que él. El 16 de diciembre de ese mismo año, se vendió a la Fábrica de Moreda de Gijón, en 575.000 pesetas. Después ha pasado por sucesivos armadores asturianos (Tartiere, Santa Bárbara, etc.) y en la actualidad, desde 1963, con el nombre de PILES pertenece a la firma Ruiz de Velasco, de Gijón, y continúa navegando, bien conservado y arranchado, por todo el litoral cantábrico.

El NANÍN, del que ya hemos hablado al citar los costeros de Calderón, también pasó a la Sociedad Naviera del Norte. Se había construido en 1918 en los calafates de Abascal en la playuca de San Martín. Tenía casco de patache con proa de violín; 147 toneladas de arqueó, 200 de carga, 24,2 metros de eslora, 7 de manga y 3,23 de puntal. El día 2 de octubre de 1926, en un viaje con carbón de Avilés a Zumaya, se le abrió una vía de agua y tuvo que embarrancar apresuradamente cerca de la ensenada de Santiuste, en la raya divisoria entre Asturias y Santander; la tripulación se salvó, pero el barco se deshizo por completo a los pocos días.

El ROBERTO se construyó en Villaviciosa, después de la guerra, en 1920. Era de madera con 25 metros de eslora, 148 toneladas de arqueó y 130 de carga y andaba muy poco. En 1934 se vendió a Jesús Torrado, de Corme; después pasó a José Buceta, de Coruña, en cuyas manos se perdió el 1 de abril de 1958 cerca de la playa de Laredo, cuando navegaba con un cargamento de azufre de Bilbao a Santander.

El último barco encargado por Prieto Lavín fue el segundo MARCELA, cuya orden se dio a astilleros vigueses en 1919, botándose el 20 de octubre de ese año y entregándose ya en 1920. Se vendió y se matriculó en el propio Vigo, y en 1931, haciendo un viaje de Bilbao a Coruña con cemento, se le presentó una vía de agua el día 24 de enero y se fue a pique frente a la isla Gaviera.

Este es el esquema histórico de la actividad marítima de estas dos casas comerciales de antiguas familias santanderinas. Los barcos de Prieto Lavín llevaron chimenea negra con zuncho rojo y sobre él, cruz blanca de brazos iguales.

* * *

En la pequeña gran familia del cabotaje, hay una firma cuya existencia discurre a partir del final de la segunda guerra mundial, pero por dedicarse casi exclusivamente—además de las consignaciones—a esta rama especial del tráfico, debe ser incluida en esta parte del relato. Su gerente es D. Ramón Moreno. En los últimos veinte años ha dispuesto en propiedad o en participación con gerencia, de hasta seis unidades cuyos nombres

son los siguientes: VIRGEN DE MONTSERRAT, CARMUCHA GARCÍA, GOLFO DE VIZCAYA, PIQUÍO, PACO y MOURO.

El VIRGEN DE MONTSERRAT era un antiguo pailebot construido en Blanes en 1920; con 106 toneladas de arqueo y unas 299 de carga, cuando fue velero puro. Luego tuvo motor y posteriormente, en 1947, se le transformó en costero a vapor, dejándosele la cabida de la bodega reducida a unas 130 toneladas. Tenía 23,8 metros de eslora. Su primer armador fue Jaime Oliver, y su puerto de matrícula Palma de Mallorca. El 19 de diciembre de 1959, al salir de San Vicente de la Barquera cargado de arena silíceo, se le abrió una vía de agua regresando a puerto y varando en la barra. Se pudo reflotar, tras importantes trabajos, el 27 de diciembre y en enero fue a reparar a Santander. A partir de esta fecha se vende, y posteriormente se perdió en un viaje del Ferrol a Bilbao cargado con bidones de aceite, a la altura de Avilés, a donde llegaron los naufragos.

El CARMUCHA GARCÍA era un motovelero construido en Pontevedra con el nombre de SEGUNDA RAMONA. Tenía 13,4 metros de eslora y cargaba unas 70 toneladas; estaba matriculado en Ferrol y lo tuvo Moreno desde 1955 hasta 1962, fecha en que se vendió a Jesús Vallejo. Estando dedicado al transporte de chatarra procedente del desguace de los restos del mercante ELORRIO, se hundió el día 10 de agosto de 1963 en las proximidades de Cabo Ajo.

El GOLFO DE VIZCAYA se construyó en 1943 en Palmeira. Tenía 27,25 metros de eslora con 128 toneladas de registro y 170 de carga; casco de madera y matrícula de Vigo en principio, de la propiedad de Pablo Sellares. En 1947 pasó a Moreno y a la matrícula de Santander. Se amarró pendiente de desguace en 1967, en el puerto gallego de Vicedo (Lugo).

El PIQUÍO se construyó en Santander en 1959, con 63 toneladas de registro y 90 de carga; de madera; andaba a motor y eran copropietarios Moreno y Pedro González Sistol. Tras tomar un cargamento de apeas de eucalipto en Cariño con destino a Santander, se le abrió un rumbo al hallarse a la altura de Cillero y se fue a pique en menos de un cuarto de hora, el día 4 de julio de 1961.

El PACO era otro motovelero construido en Puentececeo en 1917. No tenía más que 50 toneladas y fue de la propiedad de Justo Robles, y de la matrícula de Bilbao. Bajo la de Moreno estuvo desde 1961 a 1964. El día 22 de enero de ese año, cuando navegaba con sílice a la altura de San Vicente de la Barquera, chocó a media noche contra un tronco flotante causándose una importante vía de agua. Se hundió y su tripulación naufraga desembarcó en Comillas.

El MOURO, de 182 toneladas de registro y 190 de carga, se construyó en 1949 en Ceé, para el armador gallego Castro Rial con el nombre de BRENS. En 1957 pasó a Moreno y su consocio González Sistol, quienes

lo pusieron de nombre MOURO. Tras haber estado amarrado pendiente de reparación, se ha desgazado hace unos meses en la rampa de la dársena del Cuadro.

* * *

Con independencia de los pequeños costeros sueltos, reseñados en el capítulo I y que pertenecen a los primeros años del vapor y a la época de transición con la vela, han existido otros varios matriculados en la flota santanderina, entre los cuales merecen destacarse el PACÍFICO y el ASTILLERO. Con menor historial aparecen también el CRÍSPULO (Moro), el AGUSTÍN (González), el CUCA (Vial), el RÍO FORMOSO (Maruri), el CHURRUCA (Inciegas), el PITAS (Piñeiro), el JOSÉ LUIS (Pombo), y el COVADAL (Ortiz).

El PACÍFICO estuvo bajo nuestros colores desde 1918 a 1919. Era un trawler construido en Newcastle en 1892 por Andersson & Laverick, con 137 toneladas de arqueó. Sus dueños fueron la Baskcomb, de Hall, y entonces se llamaba PACIFIC. En 1902 pasa a España y se abandera en Bilbao como PACÍFICO y en 1917, con la guerra, se transforma en carguero de 200 toneladas, propiedad de Plazaola, que es quien lo enajena a nuestra matrícula y a la propiedad de Herrera Oria, el 3 de enero de 1918.

Este barco ya era bien conocido de Santander. En noviembre de 1917, salvó y trajo a Santander cuatro supervivientes del vapor francés POMONE (ex-GORBEA-MENDI) torpedeado en el Cantábrico. El 14 de diciembre de ese mismo año, al ir a Requejada a tomar un cargamento de blenda, varó en la playa de Suances, de donde pudo salir a los dos días, continuando a su destino.

El PACÍFICO se vendió en 150.000 pesetas, hacia septiembre, al armador catalán Santiago Patxot. Hacia los treinta pasó a propiedad de Vives, de Málaga, tomando el nombre de L. VIVES y en 1934 vuelve al norte bajo el dominio de F. Díaz Amiel, de La Coruña. El día 2 de marzo de 1936, en un viaje de San Sebastián a Coruña, frente a Llanes, se le abrió una vía de agua que determinó su naufragio en menos de diez minutos. El bote con los tripulantes llegó a Ribadesella.

El ASTILLERO era un extraño buque que, por 22.000 duros, fue comprado por Beascoechea y Carlos Urresti, del Astillero, en agosto de 1916. Era el antiguo MARQUÉS DE AMBOAGE, uno de los vaporcitos de La Herculina Ferrolana, que hacía servicio entre Coruña y Ferrol desde 1903. Tenía 154 toneladas de registro, con 190 de arqueó; 35,3 metros de eslora, 6,3 de manga y 2,8 de puntal; dos bodegas y máquina de vapor.

El 24 de septiembre de 1916 llegó a Santander para su reconstrucción y transformación en carbonero por cuenta de sus nuevos armadores,

quienes lo pusieron el nombre de ASTILLERO. En su primer viaje, cuando iba de Santander a Gijón con mineral, el temporal lo echó contra la playa del Merón cuando intentaba entrar de arribada en San Vicente de la Barquera el 19 de noviembre de 1916. A pesar del esfuerzo de los remolcadores ZABAL-MENDI y EL SIGLO, en los días siguientes la mar lo fue maltratando y aterrándolo. Un temporal de diciembre lo deshizo por completo.

* * *

Al relatar la historia de la naviera de Ángel Pérez, se hizo mención de las pequeñas unidades de cabotaje, que la firma Pérez y Compañía tuvo en activo desde 1917 hasta hace muy pocos años. Es pues obligado, en llegando a la familia del cabotaje, el citar, aunque sea de forma muy somera, el *curriculum* de estos dos veteranos vapores, que—cosa curiosa—no pertenecieron de derecho a la matrícula, porque estuvieron prácticamente siempre matriculados en Bilbao, a pesar de que la dirección de la empresa y la empresa misma tuvieron y tienen siempre su sede en Santander.

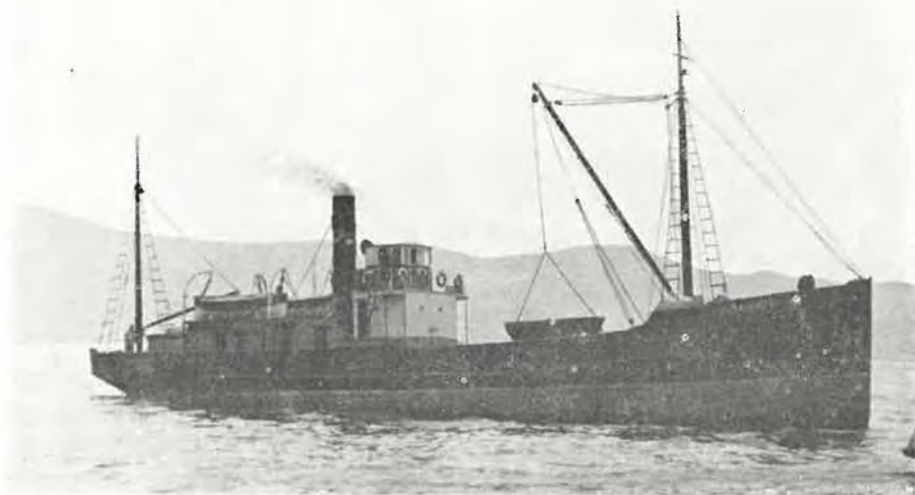
Los barcos fueron el JOSEFA y el MARÍA.

El JOSEFA era un barco de larga historia. Se construyó en 1881 por C. Hill & Sons, en Bristol, como tanque para transporte de petróleo crudo, para Cuthbert, Hancock & Co., de Cardiff, con el nombre de VALERIA; en 1886 pasa a H. Hooper y en 1890 a Kerosene & Co., de Londres.

En 1892 lo compra la antigua refinería de petróleo Desmarais Frères, establecida en la Ría del Astillero desde 1880. El VALERIA y EL GALLO, fueron los dos barcos que tuvo esta empresa petrolera en aquellos tiempos y ambos iban hasta el Mar Negro a por sus cargamentos. En 1901 la gerencia de los buques de Desmarais pasa de derecho a la firma Roiz de la Parra, y en 1903 el VALERIA abandona definitivamente su condición de petrolero, pasando a la matrícula bilbaína como un carguerito de 299 toneladas de registro y 260 de carga, con máquina de triple y 36,77 metros de eslora, 6,6 de manga y 3,37 de puntal.

Desde 1903 a 1917 pertenece el buque a los Hermanos Blanco, de Llanes, que son quienes lo venden a Pérez junto con otra unidad que es precisamente el MARÍA.

El MARÍA era un poco más moderno. Se había construido en 1890 por R. Thompson en Londres con el nombre de ROBIN para A. F. Blackarter. Era un clásico carbonero inglés de cabotaje, de pozo a proa, máquina a popa y arboladura de tres palos, con una concha en el coronamiento de la toldilla muy característica. Este barco tenía 366 toneladas de arqueo y 390 de carga, con 43,59 metros de eslora, 6,98 de manga y 3,50 de



El MARIÁVÍ, construído en Gijón en 1918 y adquirido en Inglaterra en 1928 por Vapores Costeros



El LIANA, entregado en 1967 a Vapores Costeros. Carga 3,600 toneladas y ha sido construído en Cádiz



El Chfo fue el primer vapor de Lafuente. Se construyó en Glasgow en 1883. Se perdió en la costa de Asturias en 1925. Tenía 490 toneladas



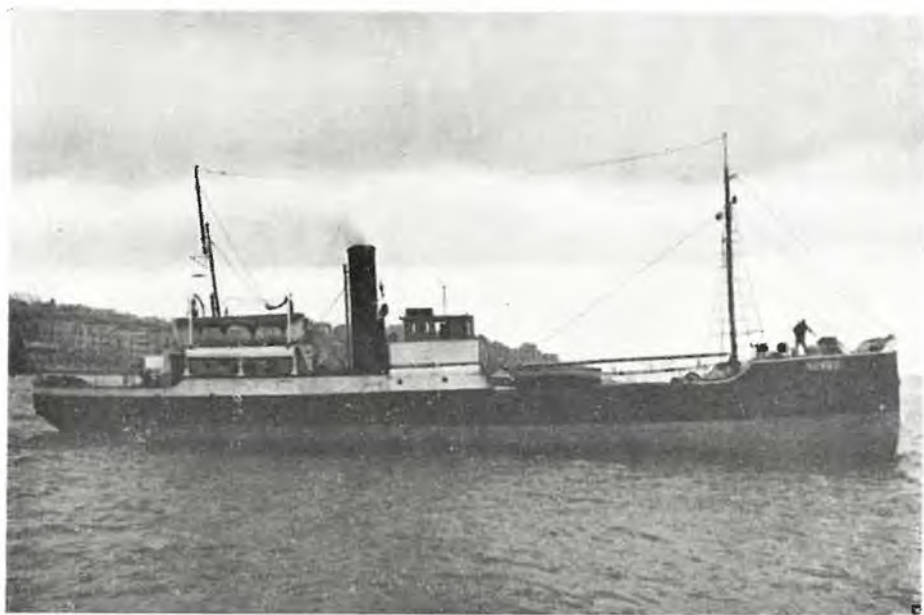
El Vito fue construido en Inglaterra en 1889. Desde 1931 operó en la flota de Lafuente hasta su desguace en 1966



El ALLER, de Lafuente. Se construyó en Sunderland en 1894 y navegó en la flota santanderina desde 1925. En 1965 fue parcialmente desguazado y transformado en gabarra. (Foto Sr. Blázquez)



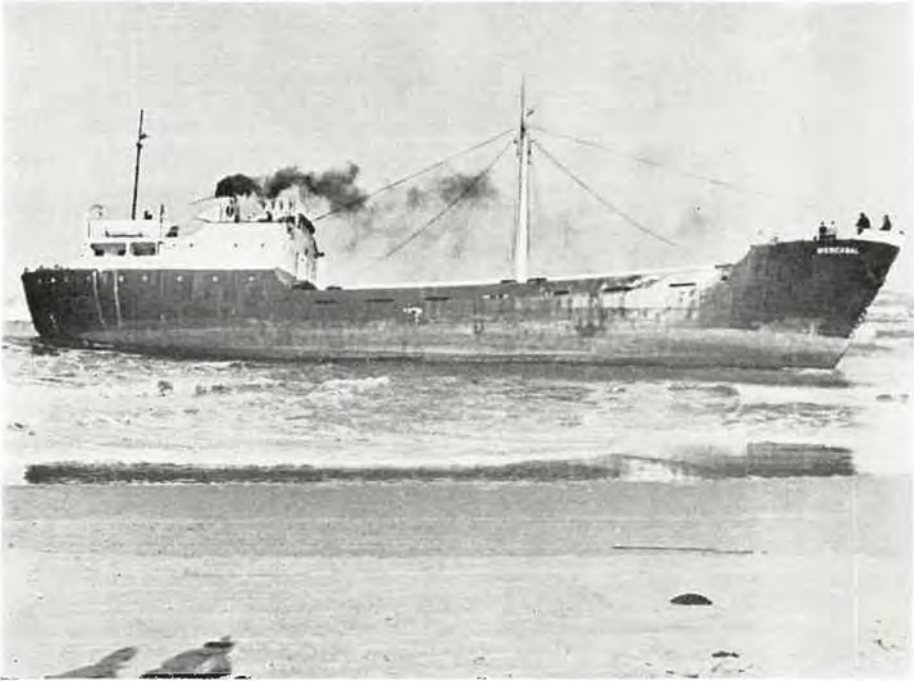
Fotografía del JESÚS ANTONIO en Cádiz, poco después de su captura por el crucero ALMIRANTE CERVERA, en los primeros meses de la Guerra de España



El costero ARNAO que perteneció a la Real Compañía Asturiana y a J. Díaz, de Requejada. Se construyó en Escocia en 1873 y se desguazó en 1967
(Foto Blánquez)



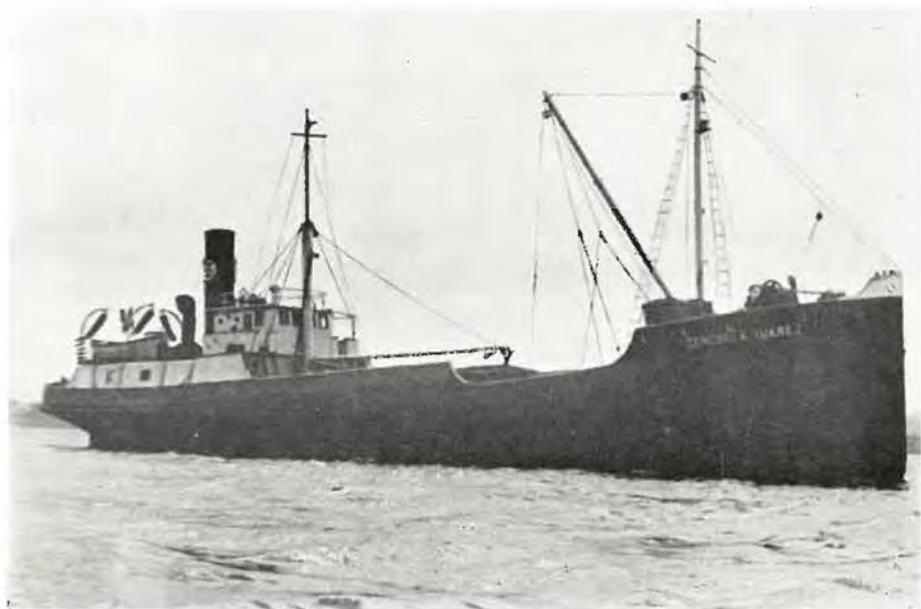
Botadura del costero EDUVICIS en Requejada el año 1919. Era de casco de madera de 200 toneladas y se perdió el 25 de febrero de 1926 en Zumaya
(Foto cortesía Sr. Díaz)



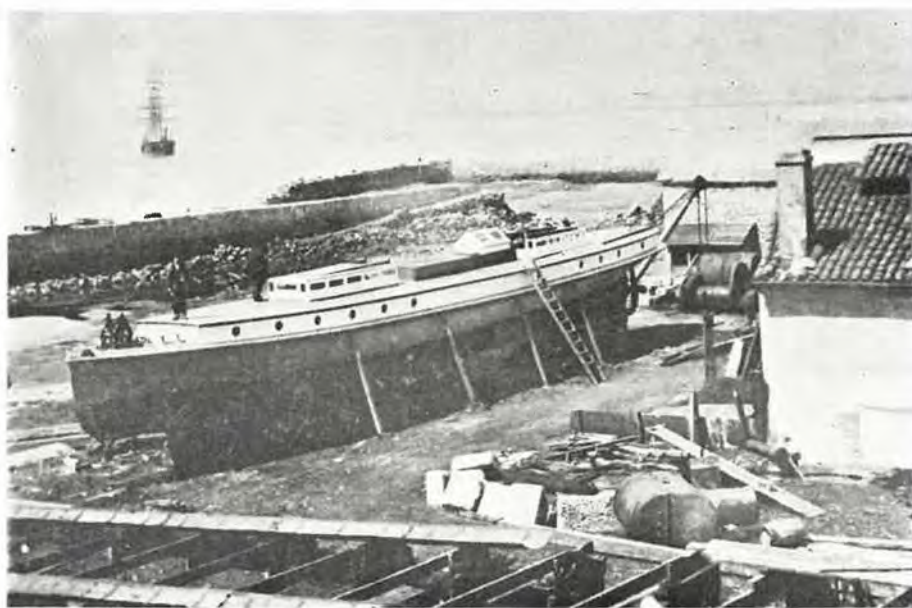
El mercante MERCADAL, de Minas de Cartes, durante su varada en la playa de Suances en 1966. (Foto Manuel)



El CARTES de la sociedad Minas de Cartes. Fue construido en Santander en 1952 y carga 700 toneladas



El CONCHITA SUÁREZ. Este buque se construyó por Corcho en 1920 con el nombre de SOTILEZA, que conservó hasta 1924. (Foto Blánquez)



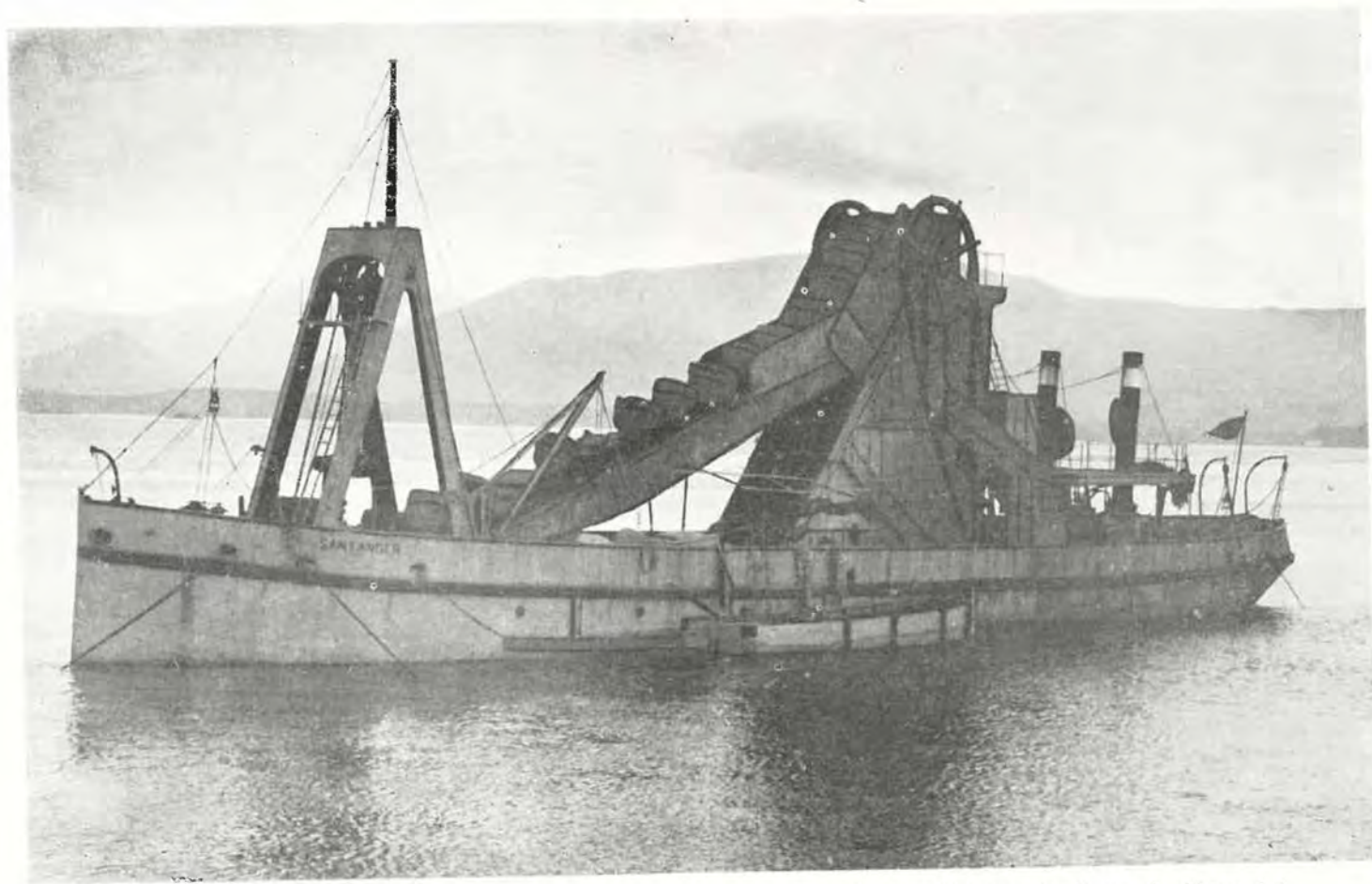
Construcción del vapor CORCONERA n.º 8, en San Martín en 1886, para el tráfico de bahía. (Foto colección Duomarco)



El F. JAUREGUIZAR de la sociedad Aguas y Remolques. En 1941 se vendió al puerto de Avilés



El TRITÓN, remolcador de la sociedad Aguas y Remolques. Era una excelente unidad de 300 caballos. Naufragó dos veces dentro de la bahía y definitivamente el 29 de mayo de 1950 en la costa de Asturias



La vieja draga de rosario SANTANDER, que se construyó en Francia en 1888 para la Junta de Obras del Puerto y que trabajó hasta 1939

puntal. Fue siempre un barco muy bonito de aspecto y con una silueta peculiar que le distinguía perfectamente entre toda la flota cantábrica del cabotaje.

En 1903 fue adquirido por los Hermanos Blanco, de Llanes, y matriculado en Bilbao, abanderándose con el nombre de MARÍA, que es el que ha seguido conservando; y en 1917 se vende a Pérez juntamente con el JOSEFA, como acabamos de ver.

Los costeros de Pérez y Cía., tuvieron contraseña listada de dos franjas horizontales blancas y la de enmedio roja, y sobre los extremos opuestos de las blancas, en negro, las iniciales P C. Las chimeneas fueron negras con un zuncho de los colores de la contraseña.

Toda la vida se la pasaron estas unidades haciendo el cabotaje del carbón por la costa norte de España, sin descanso. Durante la guerra española quedaron, como es lógico, en la zona norte, adicta por tanto a Madrid; fueron recuperados por sus armadores en el puerto de Avilés, averiados, a la entrada de las tropas nacionales en aquel puerto.

Las crecientes dificultades para la subsistencia de estas unidades viejas y gastadas en el misérrimo tráfico a su alcance, obligó a su venta. El JOSEFA, en 1964, se vendió al armador de Corcubión J. R. Romero; aún navega. El MARÍA, a los dos años de su viudedad, se vendió también a E. de la Sota, de Bilbao, quien lo sigue navegando después de haber prescindido del palo mesana, que a título de reliquia fue conservado siempre con mimo por sus anteriores armadores.



Castro Urdiales y sus navieras.—Portillo Ibáñez.—Cerro.—
Ocharan.—Varios costeros del sector oriental

EL negocio marítimo en la parte oriental de la costa montañesa se polarizó en Castro Urdiales, como es lógico. Porque si bien a finales de siglo, Santoña podía rivalizar muy dignamente en importancia comercial y minera (y en torno a Santoña el complejo de Limpias, Colindres y Laredo ya casi totalmente desprovisto de importancia marítima), con el auge de las minas de hierro de la zona de Castro, la proliferación de cargaderos en esa parte de la costa y sobre todo la proximidad a Bilbao, se da a Castro una primacía destacada. La proyección bilbaína fue a más con la marcha del siglo y la marcha de los negocios navieros de sello vizcaíno llegó a Castro, en donde las familias montañesas se enlazaban por vínculos matrimoniales con las de Bilbao.

Por eso, los dos grupos navieros castreños importantes, son el de Portillo Ibáñez y el de Ocharan, que desde un punto de vista económico deben ser considerados dentro de la esfera bilbaína. Pero lo cierto es que ambos navieros fueron castreños, como castreños eran una buena parte de los hombres que las llevaban y por tanto deben ser relacionados con todo el relieve y la importancia que se merecen, dentro del moderno historial marítimo de la Montaña.

Don Santiago Portillo, castreño, fue gerente de sucesivas navieras que comienzan a principios de siglo, en 1899, en Bilbao, de la que es primera la Compañía del Vapor Castro Urdiales, con un capital social de 500.000 pesetas.

El vapor CASTRO URDIALES se compró de segunda mano en Inglaterra a la Pickering Wallis, de Newcastle, y se llamaba ALSTON. Se había

construido en 1892 por la Blyth Shipbuilding Co., y era un vapor carguero de 1.800 toneladas de registro (luego se quedó en 1.559) con unas 2.700 de carga incluyendo carboneras. Andaba muy poco a pesar de su máquina de triple expansión y sus dos calderas. Era un barco de pozo en la bodega del 1 y media caja en las 3 y 4. Tenía 260 pies de eslora, 36'5 de manga y 16'9 de puntal.

Casi inmediatamente, en 1900, se constituye la segunda naviera, que es la Compañía del vapor Carranza. También este buque se adquirió en Inglaterra de segunda mano. Era el SUTHERLAND, del mismo año que el CASTRO, construido en Newcastle por W. Dobson para la Sutherland SS. Co. Era un barco de 280'6 pies de eslora, 78'1 de manga y 16'2 de puntal, con 2.272 toneladas de registro bruto y 3.500 de peso muerto. Llevaba máquina de triple, dos calderas y cubierta corrida de spardeck en toda la eslora. La compañía arrancó con un capital de 600.000 pesetas y el barco tomó el nombre de D. Fernando Carranza, suegro de Portillo y persona de gran relieve en los medios económicos vizcaínos, varias veces presidente de la Diputación y antiguo capitán de la Marina Mercante (10).

La tercer empresa encarga su buque directamente a la Tyne Shipbuilding Co., de Newcastle. Fue botado el 27 de agosto de 1900. Dio su primer viaje del Tyne a Newport, en donde tomó carbón y de allí fue a Bilbao, llegando el 1 de octubre de 1900 y matriculándose seguidamente en aquel puerto. Se llamaba el JOSÉ MARTÍNEZ DE PINILLOS, de 2.555 toneladas de registro y 4.500 de carga, con 290 pies de eslora, 43 de manga y 20 de puntal. Había costado exactamente 1.266.000 pesetas y era un buque hermoso. La compañía tenía un capital de 600.000 y le puso el nombre en honor de uno de los consejeros del grupo, que por supuesto, estaba emparentado con los famosos Pinillos, navieros de Cádiz. Fue un buen barco y ganó dinero.

Con estos tres buques, el grupo empezó a funcionar y a ganar sus primeras perras y surgió con ello la cuarta naviera, que era la Compañía del vapor Guillermo Pozzi, con 600.000 pesetas de capital; pero en plena gestión sobrevino la crisis y fracasó la suscripción de acciones, liquidándose posiciones.

En el año 1908, ya en plena crisis, se pierde el CARRANZA el día 14 de septiembre entre Saint Nazaire y Nantes cerca de Ar-Men-Rocks, por vía de agua en un viaje a Rotterdam con mineral. La tripulación fue salvada por el AMBOTO-MENDI. No se perdió demasiado, porque era un barco con mucho gasto, muchas reparaciones y poco rendimiento.

(10) Don Fernando Carranza había poseído ya otro vapor grande llamado CARRANZA que se perdió precisamente en Cabo Ajo el 28 de diciembre de 1896.

Con el premio del seguro del CARRANZA, se consiguió aguantar un poco el vendaval de los apuros y casi a continuación, para dar mayor viabilidad a la financiación crediticia, se constituye con la fusión de las tres navieras, una única nueva que se denomina Compañía Naviera Portillo Ibáñez, S. A. Tenía contrasena blanca con dos diagonales rojas (como la de Liaño) pero con las iniciales P I opuestas por el vértice; las chimeneas eran negras con disco blanco y en el aspa roja.

Simultáneamente con estos grandes vapores, Portillo arma también, desde 1903 a 1910 un costerillo de 128 GR toneladas y 160 de carga que se llama ALFONSO. Era inglés de construcción, de 1882 en Newcastle; con 89 pies de eslora y una maquinita de vapor. Se había llamado sucesivamente DIANA, TAGE, LEA N.º 3 y ALFONSO y llevó la bandera británica con la naviera J. Sutherland (la del CARRANZA), H. J. Curry, y luego la francesa con F. T. Conseil y F. Rouxel, hasta que en 1891, pasa a R. de Alzaga, en Bilbao, luego a Gaminde y Ollegui, y finalmente a Carranza y Portillo.

En 1910 se deshicieron de él vendiéndoselo a Hernández Menéndez, de Bilbao. Este barco se desguzó posiblemente hacia el año 1931.

Entre 1910 y 1911 la Compañía de Carbones Asturianos confía la gerencia de su buque, el CARBONES ASTURIANOS, a D. Santiago del Portillo. Era un barco viejísimo, construido en 1869 en Dundee por Gourlay Bross; con 576 toneladas de registro, 700 de carga, 55,8 metros de eslora, 8 de manga y 4 de puntal, con el nombre de ASTURIAS para el armador gijonés A. Pola; pasa luego a Melitón González, quien lo conserva en su flota hasta 1898. Desde entonces se convierte en CARBONES ASTURIANOS. Cuando en 1911 lo dejó Portillo, pasó a la gerencia de Echevarrieta y Larrinaga.

Este barco, que ya había sido hundido varias veces, una de ellas en Gijón el 16 de julio de 1901, contra el muelle, desapareció sin dejar rastro en las proximidades de Cabo Mayor, a fines de febrero de 1915 al mando del capitán D. Saturnino Larrauri (11).

En 1909 se funda otra naviera de este grupo, que toma el nombre de Cía. Naviera Ibáñez Cerro, domiciliada en Bilbao y que va a tener dos buques en su flota, abanderados ambos en Uruguay. El primero es el

(11) La tragedia del CARBONES ASTURIANOS permaneció muchos días ignorada hasta que fueron apareciendo algunas tablas cerca de nuestro puerto, que revelaron la noticia. Iba de Asturias a Bilbao con carbón y navegaba también la familia del capitán.

La participación de este buque, que poseía un excelente andar, durante la última guerra carlista fue muy destacada, siendo requisado como unidad naval de enlace en operaciones de descubierta y como transporte varias veces. Actuó desde Santoña, Castro y Santander y tomó parte activa en todos los movimientos de contingentes militares por mar entre estos puertos.

MANUEL DEL CERRO, de 1889, construido en Sunderland por J. Thompson; 283'9 pies de eslora, 38'1 de manga y 19'5 de puntal; del tipo *partial awning deck*, 2.081 toneladas de registro, 3.000 de carga; y con máquina de triple expansión y dos calderas. Había pertenecido a J. Gray & Co., de Whitby, hasta 1909 con el nombre de WHITBY. Sólo duró un año, porque el 15 de junio de 1910 se perdió por abordaje en la costa holandesa; la tripulación se salvó y fue llevada a Hamburgo.

El segundo barco se compra en 1910 y se denomina SEGUNDO DEL CERRO; es de 3.700 toneladas de carga y sólo duró unos meses, perdiéndose el 12 de octubre de 1911 en las proximidades de Rotterdam con práctico ya a bordo, varando sobre la costa. Los 27 hombres de su tripulación y el capitán P. Arano, fueron salvados.

El final de los armamentos Portillo Ibáñez se acercaba. La crisis de fletes iba en aumento; sólo el PINILLOS se podía defender con el carbón de Inglaterra a Italia a 5/6 mínimo y con retorno Túnez y Argel a Rotterdam.

En 1914, al comienzo de la Guerra Europea, aprovechando el alza de precios y la libertad de exportación, se liquida la empresa, que tenía un capital social de 1.900.000 pesetas. Se vendieron al extranjero el CASTRO y el PINILLOS y se devolvió el capital, algo corrido, a los accionistas.

El CASTRO URDIALES pasó a ser GRANGEVILLE y fue torpedeado y hundido en pleno Atlántico. El JOSÉ MARTÍNEZ DE PINILLOS se vendió a Noruega y tomó el nombre de BERGSDALEN con el armador T. L. Ravn, de Bergen; fue también torpedeado y hundido en el Báltico.

* * *

El segundo grupo naviero castreño en importancia, estaba representado por la Compañía del Vapor Castro-Alén, cuya gerencia se llevaba por D. Luis de Ocharan, con matrícula de Bilbao y chimenea negra. Este buque se compró de primera mano a Grangemouth Dockyard, de Greenock, en 1901; tenía 1.231 toneladas de registro bruto y 2.100 de peso muerto y era el clásico buque inglés minero, con 240 pies de eslora, 36'7 de manga y 16'4 de puntal. Era de castillo y alcázar y tenía máquina de triple y una sola caldera (12).

(12) O el CASTRO-ALÉN o el CASTRO URDIALES uno de los dos, tuvo una colisión a la entrada de Barcelona el 29 de junio de 1907 con el mercante español PRIMERO y se hundió junto a la escollera, dentro del puerto, entre los cruceros CARLOS V y EXTREMADURA que estaban atracados. Por supuesto, se reflotó.

Don Luis de Ocharan, castreño, ingeniero de minas, astrónomo, fotógrafo, ferroviario, minero, y mil cosas más, era una notable figura castro-bilbaína. Fue propietario del coto minero de Alén y Sopuerta.

El CASTRO-ALÉN, viajero incansable del mineral de las minas de su nombre, se vende en 1929 a Gumersindo Riesgo, de Gijón, y éste lo hizo seguidamente a la Compañía Vasco-Asturiana pocos meses antes del comienzo de la guerra de España, tomando el nombre de PEPÍN (era el segundo buque de esta flota con tal nombre), siendo desguazado en plena campaña.

En 1935 Ocharan adquiere un buque de larga historia—el VIZCAYA—que se perdió en el primer viaje en la costa de Portugal por vía de agua, siendo su tripulación salvada por un barco sueco y otro alemán. El VIZCAYA era un venerable anciano construido en Glasgow en 1872 por Murray para la famosa Puertorriqueña, una naviera de White Forman y de Tomás Eizaga, que mantenía con grandes vapores un servicio regular de Liverpool a San Juan de Puerto Rico con escala en Santander. Precisamente entonces, este barco se llamaba el PUERTO RICO y estuvo matriculado en Santander, exactamente. Antes de disolverse esta compañía, el PUERTO RICO pasó a Ybarra, en donde tomó el nombre de VIZCAYA en 1884 y en donde estuvo sirviendo al cabotaje nacional hasta 1935. Tenía casco de hierro; 948 toneladas de registro y 950 de carga con 62,7 metros de eslora, 8,87 de manga y 4,87 de puntal. Se hundió por vez primera en septiembre de 1884 cerca de la Isla de Ons; se reflotó y se llevó a reparar a Marín. Se volvió a hundir por incendio, en aguas del Guadalquivir en agosto de 1889 y por tercera vez en 1910. Después al ser reflotado, se convirtió en pontón carbonero de la propia compañía, en Sevilla, hasta que en 1919 volvió a pertrecharse para salir de nuevo a navegar. En 1925 fue cedido a la Trasatlántica para hacer los transbordos de línea en la costa. Fue, pues, un buque de larguísima historia que murió siendo montañés, tal como había nacido.

* * *

Entre las unidades menores del sector castreño, recogemos el CASTRO, un costero de 117 toneladas de registro, casco de hierro de 35,7 metros de eslora, construido en Inglaterra y matriculado en Bilbao en 1883, de la propiedad de Orbea y Acha. Este pequeño buque naufragó en Lastres el 18 de septiembre de 1894, en un viaje de Santander a Asturias con niebla; se perdió totalmente.

El COTOLINO se construyó en Newcastle en 1873. Tenía 64 toneladas de registro y casco de madera de 21 metros; perteneció a los armadores castreños J. Ruiz y Emilio Sanchoyarto sucesivamente. También navegó una temporada bajo la gerencia de Francisco García, desapareciendo de la matrícula en 1907.

El último CASTRO fue una gabarra de motor y vela, construida en 1919 en el propio Castro para Juan Díaz y Leopoldo Pascual. Tenía 127

toneladas de arqueo y 160 de carga. En 1923 fue abordado y averiado por el LOLA en el abra bilbaína y en 1933 se vendió a Zoilo Fernández, de Asturias, quien lo mantuvo a flote hasta 1943, año en que se desgazó.

El LAREDO, era un costero de casco metálico construido en 1889 por Fullerton, en Paisley, con el nombre de AMY. En 1890 pasa a la matrícula de Bilbao, propiedad de N. Ulibarri, y toma el nombre de LAREDO, dedicándose al *minicabotaje* entre Santander, Bilbao y los puertos intermedios. En 1894 pasa a ser el CHÍO (primero de este nombre) en la Marítima Cantabria, y en 1899 el MARÍA CRUZ de Pérez Ayuela, que acaba incorporándose como tal a la flota de los «marías» de D. Francisco García. Acabó sus días desgazado siendo el TOÑÍN, de Vapores Costeros, en 1961.

El SANTOÑA se construyó en Dumbarton en 1873. Tenía 86 toneladas de registro y 110 de carga, con 24 metros de eslora y casco de hierro. Se dedicó, como el COTOLINO, al tráfico entre Bilbao, Santander, Castro, Santoña y Laredo. Su primer propietario es D. José Modesto, desde 1873 a 1879. El 30 de abril de ese año es abordado y hundido en la ría de Bilbao por el ALBERTITO. Se reflota y desde 1879 a 1889 es de R. Rochelle, de Bilbao; y en 1881 de Andrés Fernández también bilbaíno, quien hasta 1913 no lo transfiere a Simón Fernández y Sanchoyarto, castreño. Éste a su vez, en ese mismo año, tras arreglar la titularidad, lo transfiere a D. Tiburcio Iragüen Barandica, de Bilbao, el cual lo pone por nombre LENENGOA.

El LENENGOA volvió a morir precisamente a la costa santanderina. El día 14 de noviembre de 1916, cuando navegaba de Zumaya a Santander con cemento, se fue a clavar en medio de una cerrazón de niebla en las peñas de Arnadal, cerca de Cabo Quejo, yéndose a pique en ocho metros de agua. Su tripulación llegó en el bote a Santoña.

El ALBO N.º 2 fue un costero santoñés de D. Carlos Albo, que a media noche del 13 de noviembre de 1912 tocaba en los bajos de Las Hermanas, frente a Berria, y se vino a embarrancar al pie del Brusco; venía con latas para las fábricas de conservas desde Candás a Santoña.

El SAN CARLOS, también para Albo, se construyó en el propio Santoña en 1919 por J. J. Román. Era de madera y de 223 toneladas de registro y 300 de carga y le instalaron en Bermeo una máquina de triple expansión que le daba siete nudos de marcha. Tenía 34,64 metros de eslora y 6,55 de manga. En el año 31 se vendió a José Trujillo, un armador canario, pasando después a sus herederos y acabó hundido a cañonazos por un submarino entre Cabo Juby y Fuerteventura el 16 de diciembre de 1940. Trágico final el de este barco montañés de construcción y de primer armamento, que fue a morir en pleno Atlántico y a mano airada.

A principios de septiembre de 1900 hubo también un costerito llamado TRETO, que hacía el servicio regular entre Castro y Laredo. No se conserva ninguna reseña oficial de su existencia.

Suances y La Requejada.—La Real Compañía Asturiana.—
Minas de Cartes.—Díaz Laguillo y sus veleros.—Marítima
Torrelaveguense y Sniace

EN 1856, la Real Compañía Asturiana de Minas descubre los primeros yacimientos de mineral de zinc en la parte occidental de la provincia de Santander y en 1858 son ya 24.550 las toneladas de blenda y calamina que salen por los puertos de San Vicente de la Barquera, Comillas, Puerto Calderón y Suances. El primero de estos puertos, iba a la cabeza de las exportaciones de minerales en 1861 con más del 70 por 100 del total de la provincia y en 1873, ya a la cabeza Suances con la Requejada, decide la Real Compañía Asturiana, crear su propia flota de vapores para el tráfico. La Real Compañía era una empresa belga con domicilio en Bruselas pero con su gerencia en París. El puerto de Requejada prácticamente era suyo y en 1877 solicitó autorización para instalar en él cuatro cargaderos.

Comenzó a crear su flota—flota con bandera belga y matrícula de Amberes—encargando dos unidades a la casa Culiffe & Dunlop de Port-Glasgow. Fueron el ARNAO y el REOCÍN—los cotos mineros principales—y llevaron contraseña cuadra con tres triángulos (rojo, azul y amarillo) y en ellos las tres iniciales R C A en blanco, las chimeneas eran negras con la contraseña al través.

El ARNAO tenía 168 toneladas de registro y 140 de carga. Era un barco chiquitín y fino de líneas con 33,7 metros de eslora, 5,58 de manga y 2,64 de puntal. Un vaporcito elegante de casco, con chimenea humeante a popa. Le dieron el mando al capitán español J. Corrales y empezó a navegar inmediatamente entre La Requejada, Amberes y Dunkerque.

El REOCÍN, construido al mismo tiempo, lo mandó D. José Fernández,

notable capitán montañés, que enseguida se hizo famoso con su buque. Tenía este barco 297 toneladas de arqueo y 350 de carga, con 40,68 metros de eslora, 6,84 de manga y 3,53 de puntal; era por tanto algo mayor que el ARNAO.

Entraron los dos en servicio en plena guerra carlista. El REOCÍN trajo a Santander desde Amberes el día 6 de mayo de 1874 un cargamento de cañones «plasencia», porque desde Bélgica se enviaba a España—a carlistas y liberales—lo más florido del moderno armamento europeo de la época. En octubre de ese mismo año, el REOCÍN, al salir de la Ría de San Martín de la Arena, varó cerca de la barra y hubo de ser alijado para poderlo reflotar; sufrió importantes averías.

Pero el historial de este bravo costero, peregrino por los mares de Europa, se hizo famoso—como su capitán—por los salvamentos que llevó a cabo. El día 9 de octubre de 1876 salvó al bergantín austriaco RICORDO G. En 1880 al vapor inglés ANGLIAN, y el 18 de octubre de ese mismo año a la barca noruega FROSEFAST. Años más tarde el 3 de enero de 1889, recogió a la tripulación del vapor inglés EBOR, naufragado a la altura de Llanes y la trajo hasta Santander. El capitán Fernández llegó a ser una institución en la ruta del mineral, aquella primitiva y heroica ruta del mineral de últimos de siglo, con barcos increíblemente pequeños e inermes.

Pero no se hicieron viejos con la bandera belga los dos costeros. En 1906 el REOCÍN se vendió al armador de Requejada José Díaz, del que hablaremos enseguida. Con él y bajo pabellón español ya para siempre, sirvió hasta que ya en 1934 pasa a la actual Naviera del Nalón con el nombre de MINA COTO que conserva hasta el fin de su vida.

El ARNAO siguió idéntico destino en 1909 y duró con Díaz hasta 1928. En este año pasa a Carbones La Nueva, para volver en 1955 de nuevo a la Real Compañía Asturiana, pero bajo pabellón español.

La naviera belga duró, a pesar de todo, hasta 1937 y tuvo además los mercantes siguientes: ASTURIENNE (1.º) de 1.452 toneladas, ASTURIENNE (2.º) de 1.862, AUBY de 713, JULES HAUZEUR de 1.213, LUIS PIDAL de 1.497, ROCHEFORT de 627, TONNAY de 749, y WILHELM de 127. Durante la guerra del 14 llevaron pabellón francés; en 1919 volvieron a largar la bandera belga y desde 1925 sólo conservaron una unidad, que fue el JULES HAUZEUR, hasta 1937. Todos estos buques eran prácticamente medio españoles y algunos muy populares en nuestras costas, como el LUIS PIDAL, con mando y oficialidad española las más de las veces. El WILHELM pasó en 1923 a Minas de Cartes (una filial de la Real Compañía Asturiana) con el nombre de CARTES (1.º).

Minas de Cartes, S. A. hoy con chimeneas amarillas con contraseña y ésta de gallardetón blanco con relinga azul e iniciales C M en el mismo color, es la continuación del quehacer naviero de la Real Compañía Asturiana.

Su primer barco fue el CARTES, que acabamos de ver. Este buque se había construido en 1913 en Svendborg por J. Ring Anderson con 137 toneladas de registro y otras tantas de carga; 29,12 metros de eslora, 6,58 de manga y 2,30 de puntal. Se llamó WILHELM desde 1913 a 1919 arbolando bandera danesa y en 1919 pasa bajo la misma bandera al armador Nils N. Nord. En 1920 lo adquiere la Real Compañía Asturiana y conservando su antiguo nombre, lo pone en servicio en el tráfico de Requejada. En 1922 pasa a Minas de Cartes, de Torrelavega, con bandera española, con el nombre de CARTES y la matrícula de Santander y navega así hasta el año 1935 en que se vende a un armador coruñés, R. Gardores. El 13 de noviembre de ese mismo año desapareció en un viaje de Santander a Gijón; se supone que a la altura de Cabo Busto aproximadamente; a los quince días se encontró un bote vacío siete millas al norte de San Vicente de la Barquera. Lo mandaba el patrón D. Florencio Ruiz Rodríguez que se ahogó con toda la tripulación.

En 1952 y 1953, Minas de Cartes, S. A., puso en servicio respectivamente los dos mercantes CARTES y MERCADAL. Fueron estas dos unidades especialmente diseñadas para la conducción de ácido sulfúrico en *containers*, aunque posteriormente se emplean en transporte normal a granel. Se construyeron las dos en los astilleros de Corcho, en San Martín, y tienen 556 toneladas de registro bruto y 700 de peso muerto, con 55 metros de eslora, 8,68 de manga y 4,10 de puntal. Llevan máquina de vapor a popa y son dos unidades de construcción muy sólida y robusta, que han dado de ello excelentes pruebas en sus ya buenos años de trabajo. De aspecto moderno y líneas sobrias, constituyen una digna continuación al día del esfuerzo naviero del gran complejo industrial y minero torrelaveguense que empezó hace casi un siglo con los dos costeros de vapor de la Real Compañía. El MERCADAL sufrió un grave percance en el año 1966—precisamente en la barra de Suances—y fueron necesarios grandes esfuerzos para poder reflotarlo; pero el buque salió airoso de la difícil prueba y continúa sin descanso en el trabajo.

* * *

Don José Díaz era el único consignatario de Requejada. De ser consignatario a ser armador no hay más que un paso. En 1897 ya tiene un bergantín-goleta, el MANOLO, de 114 toneladas de arqueo y 170 de carga,

que desaparece de los registros sin pista posible entre 1909 y 1912. En 1898 posee otro bergantín-goleta más, que es el JOSEFINA, construido ese mismo año, con unas 83 toneladas de registro; se pierde en Gijón el 17 de mayo de 1900, por vía de agua, cuando cargaba mineral de hierro.

En 1899 se unen a la flota velera de Díaz la goleta MARÍA Y JOSÉ, de 115 toneladas de arqueo y 180 de carga y la REQUEJADA de 75 y 135 respectivamente; ésta era una vieja unidad construida en 1857. En esta época deben ser también de la flotilla el DOLORES y el PRIMAVERA, éste último construido en el astillero de Guarnizo en 1841, con aparejo de goleta, y que había de perderse el 25 de septiembre de 1905 estrellándose contra la escollera del puerto de Gijón en un viaje en lastre de Vigo a dicho puerto.

En 1900 es alta la goleta LUIS, construida en 1865 en Dunkerque con el nombre de RENOMMEÉ, de 210 toneladas de carga y 131 de registro, y en 1901 son alta igualmente el pailebot ENERO de 64 toneladas y el FEBRERO de 88 de arqueo y 130 de carga; en 1902 el GUADALUPE de 82. Es prácticamente imposible el seguir la marcha de estas modestísimas unidades veleras puras, de las que no queda el menor vestigio en archivos o registros. El MARÍA Y JOSÉ y el REQUEJADA, desaparecen de las listas oficiales españolas, como el MANOLO, poco antes de la primera guerra mundial; el ENERO hacia 1907 y el FEBRERO en 1918 se transforma en el costero a motor COVADAL, de Gutiérrez y Ortiz, de Santander, perdiéndose en 1920 en Cabo Quintres cuando intentaba extraer chatarra de un buque hundido en aquel paraje. El GUADALUPE se perdió el 26 de febrero de 1906 frente a Fuenterrabía. El LUIS se vende en 1916 a D. Isidoro del Campo.

El primer vapor de Díaz es el REOCÍN en 1906, seguido del ARNAO en 1909, ambos propiedad de la Real Compañía Asturiana, que, en definitiva, era quien le daba el campo para sus trabajos al nuevo armador. Pero entre ambos hay otra alta que corresponde al vapor LUIS. Era este buque el antiguo MINA CARRIO, construido en 1882 en Londres por Elovard & Sons, de 35 metros de eslora, 181 toneladas de registro y 250 de carga. En 1903 se abanderó en Bilbao como LUIS y duró en aquella matrícula hasta 1908.

En 1906 se compra el penúltimo velero; era una goleta francesa por nombre ROSE, construida en 1877 en Gravelines y propiedad de L. Cornemusse, de Dunkerque; tenía 143 toneladas de registro y 230 de carga. La puso de nombre VERANO y duró en servicio hasta 1916, en cuyo año se vende, con el LUIS, a D. Isidoro del Campo, perdiéndose en 1918 trágicamente frente a la costa gallega.

El 28 de enero de 1919 apareció sobre la costa de Suances desarbolada y en trance de naufragar, la balandra portuguesa MARÍA PRIMEIRA, de

la matrícula de Lisboa, cargada de bidones de alcohol, que, navegando de Lisboa a Oporto, fue a parar, tras tener que correr en popa un temporal horrible, a los Sables d'Olonne en la costa francesa. Allí reparó sus averías y al regresar a viaje, fue nuevamente maltratada por el temporal y quedó al garete y muy averiada a la altura de Suances. Intentó abordar la barra y se fue sobre las islas de los Conejos y la Pasiega, que flanquean el abra de San Martín por el este. Allí fue abandonada por su tripulación y repescada por el práctico de Requejada y gente voluntaria, marinada y metida en el puerto; se hundió en la vuelta del Abrigo, cerca de los Cantos, dentro de la Ría. Se reflató el 27 de noviembre de 1919 y fue el casco adquirido por Díaz, quien lo puso por nombre SAJA y lo echó a navegar. Tenía 83 toneladas de arqueó y cargaba 130. El cargamento salvado se llevó por cuenta de su asegurador a Oporto en el REOCÍN, con tan mala suerte que este buque tocó en el bajo del Centollo el 22 de abril de 1920 y hubo de entrar y varar en la ría de Corcubión.

El SAJA, que era un barco predestinado, desapareció en noviembre de 1924 en un viaje de Gijón a Lequeitio con carbón. La última vez que se le vio fue frente a Cabo Mayor; se perdió con todos sus hombres sin dejar rastro.

En 1919 se pone en servicio el EDUVIGIS, que se construyó en la misma Requejada por Díaz Tejeiro; era de casco de madera de 28 metros, de 149 toneladas de registro y 200 de carga; muy poco airoso y prácticamente primerizo en aquellos improvisados astilleros. Se botó el 22 de junio de 1918 y fue a navegar al siguiente. Se perdió embarrancado en Zumaya el 25 de febrero de 1926 en la playa de Santiago, cuando navegaba de Gijón a San Sebastián con carbón.

En 1928 se vendió el ARNAO, tras de prestar valiosos servicios. Participó con notable éxito este buque en el salvamento del vapor francés ROCHEFORT en abril de 1918, varado a la entrada de Suances y en el del griego DOLLY, en iguales circunstancias y en noviembre de 1925.

En 1930, se vende el vapor LUIS a Nicolás Noval, de Gijón y toma el nombre de CONCEPCIÓN HEVIA con el que pasó en 1939 a la Cía. Marítima del Orio, de San Sebastián. Naufragó en el Cantábrico en 1957 por vía de agua.

Finalmente, en 1934 se vendió el REOCÍN a J. Velasco de Gijón, cuyo armamento posteriormente se denominó Naviera del Nalón. Se llamó entonces el buque MINA COTO y a punto ya de desguace, todavía navega al escribir estas líneas con sus 95 años de servicios ininterrumpidos.

En 1918 nace la Compañía Marítima Torrelaveguense, a impulso de varios socios, entre ellos D. Julio Urbina Alegre—ex-alcalde de aquella ciudad—, D. Mariano Muñiz y D. Vicente Hoyos. Comenzaron con un vapor de 290 toneladas de registro y 300 de carga que había sido construído en Inglaterra en 1883, por los astilleros de J. Thompson & Sons, de Sunderland. Era de hierro con 36,4 metros de eslora por 6,75 de manga y 2,8 de puntal. Tenía máquina de dos cilindros al centro, pozo a proa y toldilla alzada; perteneció en el comienzo de su vida, a la Holme Line, de los hermanos Hine, una sólida empresa naviera de Maryport que lo puso por nombre IVY HOLME (todos sus barcos eran «holmes»). En 1895 se adquirió por Areizaga y se abanderó en Bilbao para la Compañía Marítima Cantabria, armadora de los dos CHÍOS (que pasaron por nuestra matrícula) y del CHIMBO. Lo puso por nombre CHINDOR, y con sus compañeros de contraseña, pasó al grupo de Martínez Rodas, hasta que en 1905 lo adquiere R. de Abrisqueta, quien lo rebautiza KONTZESI y lo tiene en explotación hasta el año 16; después, pasó a D. Blas Otero, también de Bilbao, y luego a D. Onofre Font, de Barcelona. A éste se lo compró la Marítima Torrelaveguense el 2 de agosto de 1918 y lo conservó con su anterior nombre. Desde entonces llevó chimenea negra con las iniciales T M blancas, enlazadas, y la contraseña fue azul con igual anagrama.

El KONTZESI se perdió trágicamente el día de difuntos del año 1929. Cuando navegaba de Zumaya a Santander con cemento, hallándose a unas cuatro millas por el través de Ondárroa, le explotó la caldera y se hundió casi instantáneamente. Desde tierra se pudo contemplar el insólito espectáculo. Fallecieron todos los tripulantes y el patrón Ramón Méndez; eran casi todos de Requejada. Sólo salvaron la vida dos, que habían quedado aquel viaje en tierra. Cinco barcos de pesca ondarreses salieron rápidamente, pero cuando llegaron al lugar en donde se había sumergido el barco de Torrelavega, sólo hallaron flotando algunos cadáveres entre restos de tablas.

El KONTZESI fue un barco muy marineró y de excelente construcción.

Para cubrir su pérdida se compró otro vaporcito, algo mayor, con 399 toneladas de registro y 480 de carga, que había sido construído en 1917 en Gijón por los Astilleros de Riera. Se llamaba PRÍNCIPE DE ASTURIAS y perteneció en los primeros años a la matrícula de San Sebastián bajo la propiedad de Zárate. Después pasó a Bilbao de H. Julia y Cía., y luego a José Llorente. El PRÍNCIPE DE ASTURIAS era de 41,22 metros de eslora, 7,63 de manga y 4,04 de puntal; llevaba una máquina inglesa vieja, construída en 1891 en Hull y tenía superestructuras altas con guardacalor amplio, dos palos y postelero con puntal por fuera del puente.

En 1931, con la llegada de la República, tuvo que cambiar apresuradamente de nombre; estaba en un puerto asturiano y su patrón, sin con-

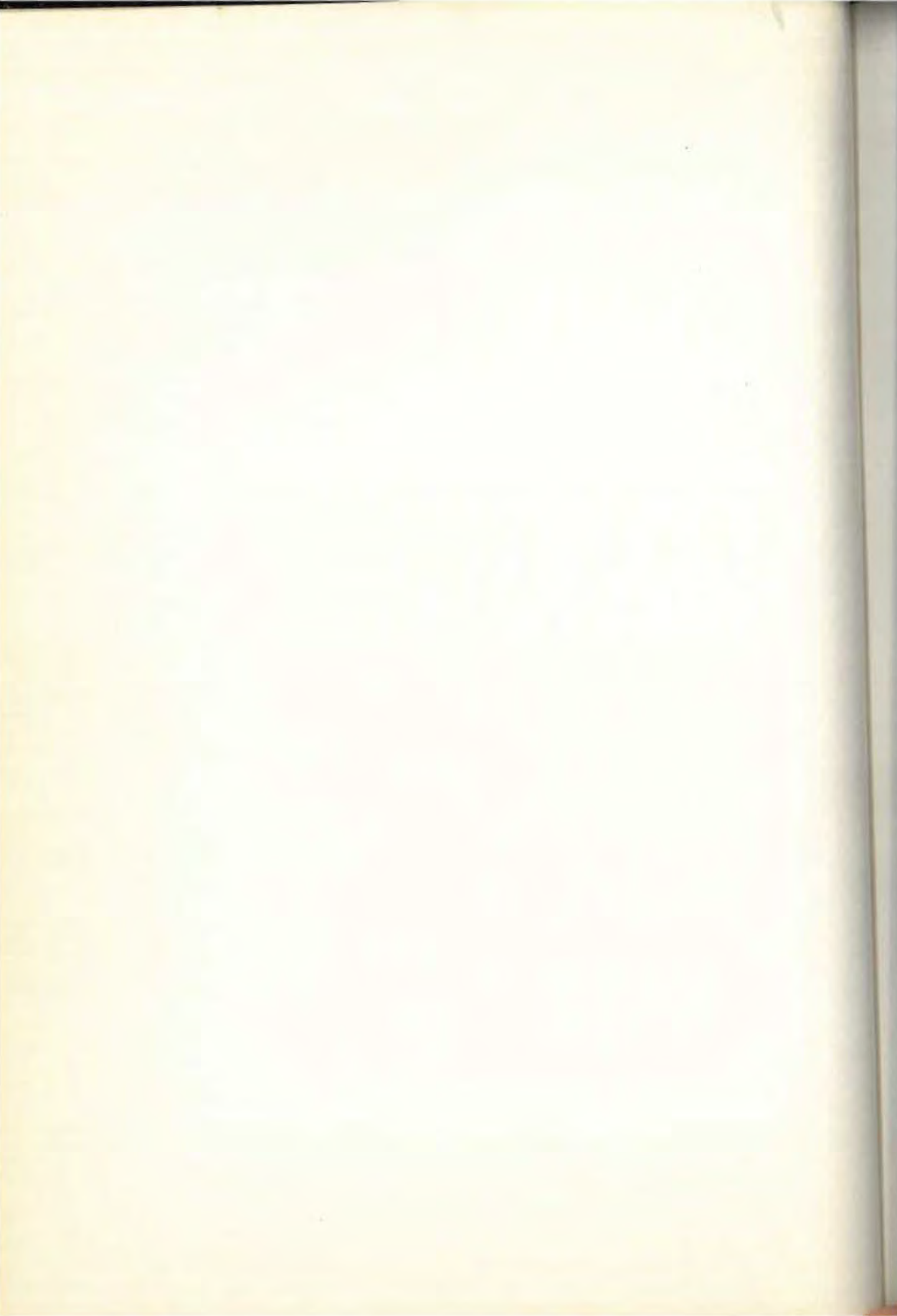
sulta posible con los armadores, tuvo que improvisar el cambio sobre la marcha; escogió el nombre del pueblo al fondo de la Requejada: Hinojedo. Pero entre que el patrón no andaba muy fuerte de ortografía ni el escribiente de la Comandancia en toponimia regional, el PRÍNCIPE DE ASTURIAS se vio de la noche a la mañana transformado en INOGEDO sin «hache» y con «ge»; es decir, con dos buenos arcaísmos gramaticales, que le han quedado ya para siempre.

Hacia 1963 la Marítima Torrelaveguense, por venta global de acciones, trasladó su gerencia a la antigua consignataria Pérez y Cía., en la capital, y en 1966 se vendió a Minas de Siero, de Gijón. Continúa en servicio con esta empresa.

* * *

Uno de los mayores complejos industriales de la zona de Torrelavega y por tanto de la cuenca del Besaya-Saja, con su salida a la mar por Requejada y Suances, es la SNIACE, importantísima factoría de fibras artificiales. En sus primeros tiempos, esta sociedad, fue armadora de un barco costero de aspecto muy limpio y moderno, que se llamó precisamente SNIACE y que fue construido en 1948 en Bilbao por los astilleros de Ruiz de Velasco, según un modelo standard que entonces hacían, de buques con motores a popa. El SNIACE tenía 376 toneladas de registro y 460 de carga, con 39 metros de eslora, 8,15 de manga y 3,5 de puntal. Tiene equipo propulsor suizo diesel, que lo da un andar de diez nudos; es de proa lanzada con castillo y popa de crucero. El buque originariamente se proyectó para atender las necesidades de transporte de la propia empresa, particularmente los suministros de pino en rollizos y carbón.

En 1956 se vendió a la Naviera Astur (López de Haro) de Gijón y conforme al nomenclátor de esta empresa, en donde, todos sus buques tienen nombres de bahías, el SNIACE pasó a llamarse BAHÍA DE SANTANDER, conservando nuestra matrícula. De esta forma del nombre de la provincia, repetido, se mantiene en el espejo de esta pequeña unidad, cuyo origen y gran parte de su vida transcurrió en torno al puerto de Requejada.



El tráfico interior y los auxiliares de navegación.—Trenes de dragado.—Junta de Obras del Puerto.—El pasaje en bahía.—Corconeras.—Zarcetas.—Los Diez Hermanos.—Remolcadores.—Aguas y Remolques

DESCENDIENDO por la escala náutica de buques llegamos a un tramo, no por su insignificancia menos entrañable y enraizado en el meollo de la historia marítima de la región. Nos referimos al conjunto vario de las múltiples embarcaciones de tráfico interior, tales como el material flotante de la Junta de Obras del Puerto, las unidades remolcadoras y finalmente las de transporte ribereño entre los núcleos humanos de la costa, dentro de las bahías de Santander y Santoña, principalmente.

Precisamente porque estos modestos barcos, ante los ojos de la población, y a diario, conviven con ella sus momentos de euforia y de depresión, los sucesos y la rutina de la marcha del tiempo, calan adentro en el ciudadano de la calle, que los ve cada mañana, en su modesto trabajo portuario, nada más asomarse a la primer bocacalle del muelle.

Si apenas significan poca cosa en la densidad específica de la economía naval montañesa, son por el contrario los testigos mudos—con mucha más vida de ordinario que los barcos auténticos—, en la carrera de esa economía y la humildad aparente de su misión de bajura es, sin embargo, un signo elocuente de la marcha afanosa del puerto y de su vitalidad.

Por eso su olvido en esta fatigosa pero sincera y exhaustiva relación de hechos en la historia moderna de la matrícula, sería imperdonable. Y es preciso, aun recortando al máximo la elocuencia de números y

datos, traer a relación, al menos, los barcos pequeños al cuidado de la casa, los ayudas de cámara de la navegación en esta torre solariega e hidalga que es el puerto, abierta a todos los caminantes de la mar.

* * *

La Junta de Comercio—sucesora del glorioso Consulado de Santander—, el 18 de noviembre de 1841 acuerda la adquisición de un tren de dragado para la limpia de la bahía y en 1842 encarga al nuevo astillero de Guarnizo la construcción de cuatro gánguiles de vapor, de 100 toneladas, que se botaron el 4 de octubre. Se llamaban SANTANDER, MIRANDA, GUARNIZO, y COMERCIO. Ese mismo año, el 15 de febrero, se encarga a Liverpool la maquinaria de dragado (dos rosarios de 250 caballos y 20 pies) para la draga que habría de trabajar con el equipo de gánguiles. El casco, sin embargo, se construyó también en Guarnizo, por el ingeniero D. Miguel Aberasturi y tenía 100 pies de eslora.

Estas unidades fueron las primeras de vapor del puerto y a ellas se sumó en 1849 el remolcador PORVENIR, que operó bastantes años ayudando en sus desplazamientos a aquellos artefactos con medios mecánicos de propulsión realmente primitivos. Y así, hasta 1867, en que el PORVENIR abandona su compromiso con la Junta y dejando a un lado el dragado, se dedica por su cuenta a operaciones de salvamento, que no faltaban entonces.

La Junta de Obras del Puerto—sucesora de la Junta de Comercio—quedó constituida el 6 de junio de 1872 por Real Decreto de D. Amadeo I de 3 de mayo y su primer vicepresidente (el cargo de Presidente lo detentaba entonces el Gobernador) fue D. Antonio López-Dóriga.

Fue idea de la corporación desde los primeros momentos, el acabar con el dragado por el sistema de contrata que recibieron de la etapa administrativa anterior y que resultaba muy deficiente; pero no era fácil en aquella primera fase de su actuación, el acometer una empresa tan costosa.

El 15 de febrero de 1877 llegó al puerto un remolcador con dos gánguiles a remolque, destinados al contratista de turno, Sr. Jacob, no muy del agrado de la corporación y que tenía ya en servicio dos dragas prehistóricas llamadas COLÓN y PEQUEÑA, con obligación de extraer un millón de metros cúbicos en ocho años.

El 26 de septiembre de 1878, la PEQUEÑA se fue a pique junto al Banco del Bergantín, abordada por el bergantín-goleta inglés ALLYN y no pudo ser reflotada hasta el 31 de octubre. El 26 de noviembre se arrió al Paredón y allí quedó medio hundida. Al año siguiente salen a su-

basta los restos de la PEQUEÑA, varada en el Paredón, y de la COLÓN, varada en la rampa del muelle de Anaos.

Y llegó otra contrata. La R. O. de 5 de agosto de 1879 adjudica esta nueva fase del dragado al Sr. Gurrea por cinco años y por un volumen inicial de 500.000 metros cúbicos, y en el mes de julio de 1880 llega el tren, consistente en una draga y dos gánguiles de vapor de 140 metros cúbicos de cántara cada uno.

Al poco tiempo este material estaba casi inservible, pues se alimentaron sus calderas con agua salada y a los cuatro meses quedaron las máquinas perfectamente inútiles, de tal forma que los dos gánguiles, llamados GÁNGUIL N.º 1 y GÁNGUIL N.º 2, tenían que ser remolcados a alta mar para verter la basa.

En un periódico local sarcásticamente se dice, al comentar la declaración de algún capitoste sobre el estado y condiciones del tren, que «los gánguiles se parecen en sus *buenas condiciones* a los cigarrillos de veinticinco céntimos»...

En 1884 acuerda la Junta, al fin, la adquisición de un tren de dragado propio y en condiciones. El 15 de diciembre de ese mismo año, se celebra un concurso y se adjudica a la casa francesa Henri Satre, de Lyon, la construcción del mismo, si bien por una serie de dificultades, hubo de repetirse el concurso, hasta que la R. O. de 11 de abril de 1886 lo adjudica en firme a dicha casa en 750.000 francos. El tren se componía de una draga rosario y dos gánguiles de vapor, todos a construir en Arlés.

Entretanto, la Junta adquiere en 1885 los bergantines FLUVIA y SANTIURDE, ambos de la matrícula, amarrados en el puerto, pendientes de dudosa reparación, y acomete con ellos, previamente desarbolados, la extracción de los restos del vapor mercante español CID, hundido en el oeste de la bahía. Tras esta operación—larga y costosa—, el FLUVIA se desguazó y el SANTIURDE se vendió a Bilbao para su empleo como grúa flotante por la casa Zárraga. También en ese año se incorpora al material de la Junta, la vapore JULIETA.

En 1887, el 24 de septiembre, se hundió el GÁNGUIL N.º 1, de la contrata, en el extremo del muelle de Calderón; se reflató y se llevó a remolque a la dársena de Molnedo. Pero en ese mismo mes llegaba triunfante, el tren francés, tras de hacer su última escala en Lisboa. En el mes de julio de 1888 se suspendió definitivamente el dragado por contrata (13).

El tren francés lo formaban la draga SANTANDER y los gánguiles SAN EMETERIO y SAN CELEDONIO. De la excelencia de este maravilloso mate-

(13) En 1892 se adjudica por contrata de nuevo el dragado de la dársena del Cuadro, que se llevó a cabo con independencia del general del puerto y simultáneamente con él, con material ajeno a la Junta.

rial, basta con decir que en la actualidad se mantienen aún a flote—y navegan—dos de estas tres unidades, a sus ochenta años.

La draga tenía 273 toneladas de registro y 310 de peso muerto, con 45 metros de eslora, 8 de manga, 4,3 de puntal. Tenía dos chimeneas pareadas, una máquina de alta y baja de 160 caballos, y un rosario de cangilones para trabajar a seis metros de profundidad.

Los gánguiles, que eran gemelos, tenían 325 toneladas de arqueó, unos 500 metros cúbicos de cántara, con 46 metros de eslora, 8 de manga y 4 de puntal. Tenían silueta rasa, en caída, con gobierno a mano y expulsión de carga por los fondos. Dieron en prueba nueve nudos escasos e inmediatamente entraron a trabajar con la draga. La vida de estos gánguiles, es un constante vaivén sin descanso, y sin más novedad que los salvamentos, que con alguna frecuencia se veían forzados a hacer entre los barcos de pesca y embarcaciones menores. Así, en 1890, salvaron al remolcador HÉRCULES que había varado en las Quebrantas.

El 17 de febrero de 1892 se incorpora al tren una nueva unidad. Fue el tercer gánguil, llamado PEÑA CASTILLO, de 235 toneladas de arqueó, 42 metros de eslora, 7,6 de manga y 2,73 de puntal. Tenía también dos chimeneas de través y su aspecto era feo y desgarbado.

En 1894 es alta en la lista de material de la Junta la SANTA MARÍA construída por los astilleros escoceses de Denny en sustitución de la JULIETA, perdida en la explosión del CABO MACHICHACO. Se la puso ese nombre en recuerdo al Ingeniero Director, muerto en la explosión, D. Ricardo Saenz Santa María.

El 4 de diciembre de 1896 resulta hundido el PEÑA CASTILLO por efecto del fuerte viento reinante en la noche. Quedó frente a Puerto Chico y sólo emergían las chimeneas y el palo y en él dos hombres en los flechastes; un tercero se ahogó. El buque se hundió a las dos de la mañana, casi repentinamente, y al mismo tiempo naufragaba también una *priestman* de la Junta. El gánguil se pudo reflotar el 7 de febrero de 1897.

Pero el 22 de diciembre de 1899 volvía a naufragar dentro de la bahía el PEÑA CASTILLO, tras un abordaje con el mercante FOMENTO, cuando éste salía del puerto. El gánguil quedó tumbado sobre el sable de Somo con un boquete de más de dos metros en su costado. Hasta el mes de abril de 1900 no pudo reflotarse.

El más importante refuerzo al tren, llegó el 5 de febrero de 1903 en forma de la draga de succión CÁNTABRIA, encargada por la Junta a los astilleros holandeses en Kinderdijk de L. Smit & Zoon. Se empezó el 30 de noviembre de 1901 y el último día del año de 1902 el barco salía a pruebas en el Mar del Norte.

Tenía 500 metros cúbicos de cántara, casco de acero de 56,5 metros de eslora, 9,4 de manga y 4,4 de puntal, con potencia de 550 caballos indicados, 8 nudos de marcha y 13 metros de brazo en profundidad de

dragado. Este buque venía a solucionar el ingente problema que se había planteado al puerto con el creciente aumento del tamaño de los buques, que en los primeros años del siglo tomó proporciones alarmantes. El tren francés, por otra parte, era ya insuficiente para atender a todas las necesidades de la conservación de la canal, ría del Astillero y rellenos de las obras nuevas.

La unidad siguiente se da de alta en 1906, y es el cuarto gánguil, construido esta vez en España, concretamente en sus astilleros de Matagorda, Cádiz, por la Compañía Trasatlántica. Llegó a Santander el 27 de diciembre y había empezado su construcción el 13 de enero del mismo año. El barco tenía 400 metros cúbicos de cántara, 8 nudos de andar, 43 metros de eslora, 7,5 de manga y 3,3 de puntal. Tenía la chimenea más alta y robusta que sus antecesores y era algo mayor que ellos. Era de buen material, aunque de condiciones marineras y de gobierno bastante deficientes. Se encargó para poder contrarrestar con su aportación al tren, el riesgo evidente que suponía entonces para el mantenimiento de calados, el lavado de los minerales de hierro en la cuenca de la bahía, que se efectuaba en las rías que vierten a ella por el sur.

En 1907 se registra el abordaje del gánguil SAN CELEDONIO con el costero MARÍA CRUZ, a la altura de Puerto Chico; tuvo lugar el día 5 de abril y ambos buques sufrieron considerables averías.

Al año siguiente—1908—llega a Santander para terminar los trabajos de dragado de la dársena del Cuadro comenzados en 1902 por Nueva Montaña la draga holandesa SCHLIEDRECHT, y en ese mismo año se inaugura solemnemente el dique seco de Gamazo con la varada conjunta sobre picaderos de la pareja de gánguiles SAN EMETERIO y SAN CELEDONIO el día 1.º de julio.

El 5 de septiembre de 1911 se produce la explosión de una caldera de la draga de rosario SANTANDER. El accidente fue importante y retuvo a esta unidad algún tiempo fuera de servicio. Entretanto el resto del material flotante continuaba sin descanso la labor ingente de la conservación y sobre todo de la mejora de los fondos de la Canal. Nunca se podría elogiar suficientemente el esfuerzo y la tenacidad con que se llevó a cabo esta obra, vital para el puerto, admirablemente prevista y ejecutada, dentro de las posibilidades económicas de la ciudad, con un gran sentido de responsabilidad por parte de la Junta y una lógica ponderación de la importancia del problema.

El 2 de mayo de 1917 sale a subasta el primer lote de material de deshecho; lo constituyen los gánguiles SAN CELEDONIO y PEÑA CASTILLO. La oportunidad para la enajenación de estas unidades era excelente, ya que en aquellos días de la Gran Guerra, el valor de unos cascos como los de tales buques era altísimo, pagándose por ellos cifras fabulosas, para su transformación en buques de carga seca. El SAN CELEDONIO, que no

había sido refaccionado tal como su hermano el SAN EMETERIO, se vendió en 290.000 pesetas al armador Daniel Zubimendi, de Bilbao. Con él se hizo el costero DANIELITO, de 500 toneladas de carga, que se mantuvo al servicio de su nuevo armador hasta 1922; pasó después al naviero tarraconense D. Matías Mallol, quien hacia 1927 lo pone de nombre CIUTAT DE REUS, y en 1930 lo vende, a Ramírez Escudero, de Bilbao, quien a su vez lo rebautiza MANUELA E., siendo desguazado en el año 1936.

El PEÑA CASTILLO se adjudica a D. Miguel Urrutia, también de Bilbao, en 325.000 pesetas y el 10 de noviembre salió de Santander, ya arreglado, reconstruido y transformado en un carguero de 500 toneladas útiles, aproximadamente. En 1925 pasa a poder de D. Juan de Eguidazu y el 25 de octubre de 1929 es salvado cuando sin máquina derivaba hacia la costa a la altura de Tazones, por el mercante ARNOTEGI-MENDI. Pocos años después, exactamente el 21 de febrero de 1933, el PEÑA CASTILLO, que siempre conservó su nombre, se perdió trágicamente en el bajo de La Osa, cerca de Cabo Busto, cuando intentaba maniobrar para arribar a Luarca a causa del fortísimo temporal reinante. Se clavó sobre el bajo, rindiendo el palo, el cual, al caer, mató sobre cubierta a tres hombres; los golpes de mar se estrellaban sobre el casco y superestructuras, y uno de ellos trituró a otros cuatro tripulantes, empotrándolos materialmente contra el puente. El patrón, José Antonio Irureta, que se había refugiado en su camarote, fue aplastado por un mamparo que derribó la mar, seccionándole la cabeza y un brazo; el maquinista halló igualmente la muerte dentro de su camarote en donde se encerró a orar cuando ya no había posibilidad humana de hacer nada. Sólo un marinero con el chaleco salvavidas, que se tiró al agua y se mantuvo a flote hora y media, se salvó de la catástrofe. Los doce hombres restantes de la tripulación perecieron y el barco fue materialmente pulverizado por las rompientes.

Coincidiendo con la venta de los gánguiles registra la Junta la compra del remolcador SAN MARTÍN, que se construyó en los astilleros del Nervión, en Bilbao, en 1916. Era un barco destinado a las necesidades de la propia Junta, para el remolque de gabarras, pontonas, dragas, etc. Tenía 110 toneladas de arqueó, 124 de peso muerto, 24,3 metros de eslora, 5,68 de manga y 2,83 de puntal; llevaba una máquina alternativa con caldera a carbón y tenía un aspecto muy airoso; se conservó siempre con verdadero primor, por lo que más parecía un yate de recreo que un trabajador del puerto, propiamente dicho.

El 29 de enero de 1923 se hundió en la bahía la draga SANTANDER, siendo reflatada tras ímprobos trabajos y previo el desmonte de su brazo de rosario.

En 1928 se autorizó la adquisición de un nuevo tren de dragado; el francés llevaba ya cuarenta años de vida. Se encarga en Holanda una draga de cangilones y dos gánguiles. La draga, que se llamó OSA, se cons-

truyó por Wilton & Fijenoord en Schiedan (Rotterdam); tenía 634 toneladas de registro, 60 metros de eslora, 10,56 de manga y 3,86 de puntal, con máquina de carbón de 450 caballos, rosario de 43 cangilones para trabajar a doce metros y una larguísima chimenea, recta y flaca, saliendo por encima del puente de navegación. La Osa costó 1.250.000 pesetas y llegó a Santander el 26 de marzo de 1930.

Los gánguiles se llaman SOMO y RAOS; se construyen por De Klop, en Schiedrecht; tenían 490 toneladas de registro, 5 nudos de marcha, 52 metros de eslora, 8 de manga y 5 de puntal, con cántara para más de 500 metros cúbicos. Se entregan el 22 de diciembre de 1930 y costaron entre los dos 1.395.000 pesetas.

Este trío de buques, magnífico en todos sus aspectos, relegó a un segundo plano de trabajos auxiliares al ya fatigado tren viejo, que continuó no obstante prestando servicios.

En 1933 se alquilan al puerto de Pasajes la draga SANTANDER y los gánguiles ASTILLERO y SAN EMETERIO, en donde realizaron una campaña de dragado hasta 1934, regresando después a nuestra bahía y quedando en situación de amarre.

La guerra española produjo graves repercusiones en la flota de la Junta. El SAN EMETERIO, dado su estado de absoluta innavegabilidad, continuó amarrado toda la campaña, en el Cuadro y Puerto Chico, si bien en los primeros días del conflicto fue fondeado entre boyas, con otros cascos, para evitar supuestas incursiones navales.

La SANTANDER permaneció amarrada y varada en la ría del Astillero y la Osa, que no era un buque con condiciones marineras suficientes, se libró milagrosamente del éxodo que se produjo con la caída de la ciudad en poder de las fuerzas nacionales en agosto de 1937.

En cambio la CANTABRIA, sí que abandonó el puerto cargada de gente, la noche del 25 de agosto de 1937, yendo a embarrancar en la playa francesa de Lacanau, cerca de Arcachon. Allí quedó y tras varios intentos fallidos para su recuperación, fue vendida por fin como chatarra en abril de 1942 en la cantidad de 110.000 francos. La pérdida inoportuna de esa valiosa unidad supuso para el puerto de Santander una muy seria contrariedad.

Los gánguiles SOMO y RAOS huyeron igualmente de Santander (14) el 24 de agosto, así como el remolcador SAN MARTÍN, y la vapora SANTA MARÍA fue incendiada y hundida en la dársena de Puerto Chico. El SOMO fue a Asturias y salió de Avilés el 12 de octubre de 1937, llegando a Lorient el 18 con 50 heridos y 21 hombres de tripulación y allí quedó internado hasta que fue devuelto, entrando en Santander el 18 de julio de 1939.

(14) Mandó este buque en sus últimos años de servicio, José del Río, el gran escritor santanderino, marino mercante y gloria de las letras españolas.

El RAOS huyó a Burdeos y allí quedó internado con el SAN MARTÍN; regresaron ambos a Santander el 3 de junio de 1939.

Con el fin de la guerra—1939—se produce la venta de la draga SANTANDER a la Junta de Obras del Puerto de Avilés, en donde todavía continúa prestando servicios con el nombre de nuestra ciudad. En 1940 se enajena el casco flotante del ASTILLERO; a este barco se le puso una de las calderas del antiguo remolcador CHITA y tras una total transformación, se convirtió en el mercante MINA CANTIQUÍN, de la Naviera del Nalón. Su aspecto era curioso, con dos puentes, popa redonda y proa ligeramente lanzada, pero quedó convertido en una muy aceptable unidad de unas 850 toneladas de carga. El 4 de noviembre de 1951, navegando con mar gruesa por el Canal, embarrancó y se hundió en Black Head, cuando venía del Tyne a Gijón con un cargamento de brea.

El SAN EMETERIO, inservible y sin chimenea, se vendió igualmente en 1942, a Nueva Montaña. Se reconstruyó totalmente y se convirtió en el carguero de su mismo nombre que aún continúa al servicio privado de su empresa para el transporte de carbón; esta parte de su vida se relata en el capítulo en donde se recogen los eventos de la flota minera montañesa.

Por aquella época, la Junta estuvo a punto de adquirir la draga de succión MATELIER que, procedente de Francia, estaba refugiada en 1941 en aguas de Bilbao. No cuajó la operación; la MATELIER se convirtió en el carguero CONAME, actual MONTAÑÉS, mientras que su equipo de succión se conseguía al fin para la Junta y pasó a ser instalado a bordo del SOMO que, convertido así en draga-gánguil, reemplazó dificultosamente la ausencia definitiva de la CÁNTABRIA.

En 1950 se adquiere el CONDE DE RUISEÑADA, un hermoso remolcador americano de 600 caballos diesel, construido en 1944 por la Continental ShipYard Co., de Brooklyn, y que se hallaba en Alemania, con el nombre de HERKULES como surplus de guerra. Es de 143 toneladas de arqueo y 269 de peso muerto; con tanques de aguada, 26 metros de eslora y 7 de manga, y de construcción maciza. El servicio que esta unidad ha prestado al puerto, en un momento en que no había prácticamente ningún remolcador de maniobras, ha sido providencial.

En 1955 se vende el antiguo SAN MARTÍN, que con sus 260 caballos resultaba ineficaz para los servicios de bahía y fue adquirido por la CAOSPE de Madrid (Comisión Administrativa de Puertos). Fue destinado a la ría de Requejada.

En 1961, en un reajuste general del material flotante de las Juntas, se adjudica a la de Santander la draga de succión CONSULADO DE BILBAO. Este barco, de 969 toneladas de arqueo y 1.000 de peso muerto, había sido construido en Elbing (Alemania) en 1921 originariamente para Rusia y realmente para la Junta de Bilbao. En su tiempo fue un buque sensa-

cional por su técnica y dispositivo de dragado. Tenía 61,24 metros de eslora, 10,97 de manga y 4,57 de puntal. Toda su vida había trabajado en la ría vecina y allí resultó hundida por un bombardeo de la aviación el 25 de abril de 1937. Después de la ocupación de Bilbao, fue reflotada y vuelta al servicio activo y al cabo de seis o siete años pasó a la Junta de Obras del Puerto de Huelva, desde donde vino a parar a la de Santander. En nuestro puerto se la hizo una total reparación y se le puso el nombre de CONSULADO a secas.

Con la CONSULADO vino también el gánguil ex-bilbaíno PORTUGALETE, construido en Glasgow en 1907 y que había pertenecido siempre a la Junta hermana. Era de 423 toneladas de arqueo y 600 de carga, con 46,47 metros de eslora, 10,06 de manga y 3,88 de puntal. Si el estado de conservación de la CONSULADO dejaba bastante que desear, el del PORTUGALETE era francamente lamentable. A cambio de esta pareja se ordenó el traspaso del SOMO—una eficiente, hermosa y bien conservada unidad—al puerto de Castellón y en 1963 se empleó junto con su congénere portugués PORTO en el dragado de la desembocadura común del Guadiana, con sus puertos de Villarreal do Santo Antonio y Ayamonte.

En el año 1966 ha pasado al servicio del puerto el nuevo tren de dragado suministrado por la Junta Central de Puertos. Lo componen la draga de succión VIRGEN DE LA PEÑA, de 1.555 toneladas de arqueo, 68,4 metros de eslora, 12,6 de manga y 5,4 de puntal propulsada por motor diesel de 1.000 caballos. Es una excelente unidad de la que se esperan buenos rendimientos. Ha sido construida por la Naval en Sestao.

Junto con ella, han llegado los gánguiles, FONTIBRE, REINOSA y SUANCES, todos de 1.000 toneladas de arqueo, 58 metros de eslora, 11,52 de manga y 4,8 de puntal, construidos por la Sociedad Española de Construcción Naval, en Matagorda, Cádiz. Son barcos feos de líneas en los que sus condiciones náuticas y estéticas se han sacrificado en favor de la efectividad del servicio. No es probable que alcancen la longevidad y la extraordinaria hoja de servicios de sus antecesores franceses y holandeses.

Completando este tren de dragado, ya en 1967, llegó a Santander la draga de rosario LORETO, también de la Junta Central de Puertos, sin propulsión propia, pero con brillantes características de dragado.

Entretanto la OSA, el RAOS, la CONSULADO y el PORTUGALETE han quedado en una reserva, previa al inevitable desguace. Los barcos de la Junta, cuyos colores han sido siempre casco gris y chimenea negra franjeada de plata, esperan pacientemente al final de sus tranquilos y largos días. Su nomenclatura empezó con el nombre de la ciudad y sus dos santos mártires patronos y continuó con el de lugares geográficos de la bahía, del que participaban también las embarcaciones menores de la flotilla (SOLÍA, PEDREÑA, etc.). La llegada de los ex-bilbaínos y del remolcador, cambian el sistema y la irrupción del material de la Junta

Central ha sembrado ya una total anarquía de contraseñas, nombres de vírgenes con y sin «virgen», y nombres de la geografía regional, aunque algunos fuera de la costa...

* * *

Dentro del llamado tráfico interior de bahía, habría que distinguir dos clases principales de buques, a saber: los remolcadores y los vapores dedicados al transporte de pasajeros. Esta división, que en principio parece tan nítida y perceptible, no lo es tanto en el momento en que remontamos nuestra investigación al siglo anterior. El vapor—los primeros vapores—eran unos entes generalmente dedicados a navegaciones cortas y de compromiso, que lo mismo servían dentro de su puerto para un barrido que para un fregado y nos encontramos con que tales unidades polivalentes remolcan, salvan, llevan viajeros, hacen excursiones y van de romería hasta Bilbao, si a mano viene.

Tratemos, no obstante de hacer una rápida reseña de las embarcaciones dedicadas preferentemente al tráfico de pasajeros dentro de puntas.

Del primer vapor del que se conservan noticias ciertas es del MONTAÑÉS, de madera, que inauguró sus servicios el 30 de marzo de 1841. Hacía cinco viajes al día entre Santander y el Astillero, el Puntal y Pedreña; costaba dos reales el pasaje, llamado con una campana y tenía un bote de desembarco para facilitar su alijo. Y por supuesto llevaba maquinista inglés. Simón Cabarga refiere en su magistral *Biografía de una ciudad*, el percance, con tres muertos, a costa del bote ese de marrras, que tras una aparatosa varada, significó para el MONTAÑÉS la cancelación de su negocio de pionero en la navegación interior a vapor. Sucedió en julio de 1842 y el 31 de diciembre de ese mismo año se suspendieron los servicios.

En 1873 es el remolcador HÉRCULES, de López-Dóriga, también de ruedas, el que se dedica de vez en cuando a realizar excursiones con pasaje. Era un barco grande para su clase—119 toneladas—, y el 28 de julio anuncia una excursión hasta el Abra de Bilbao para contemplar fondeada la Escuadra del Gobierno, en plena lucha contra las posiciones carlistas del sitio bilbaíno. A estas aventurejas se unía de vez en cuando el Cuco, también de Dóriga, del que se habla en otro capítulo.

El HÉRCULES, tuvo un abordaje el 25 de abril de 1874 con el mercante YBARRA N.º 2, en la boca del puerto y se le averió uno de sus tambores. En 1875 colabora eficazmente con los ingleses al tendido del cable submarino entre Santander, Santoña y San Sebastián y su empalme con el de Bilbao a Inglaterra.

En 1877 nace La Corconera, empresa de vaporcitos de bahía propiedad de D. Joaquín Bolado, D. Juan Gutiérrez Colomer y D. Felipe Sánchez Díaz. Los Corconeras—que así se llamaban sus embarcaciones—, eran unos buques finos y marineros, con alta chimenea amarilla rematada de negro, que hacían todo el tráfico entre la capital y los pueblos del litoral de la bahía.

El primer barco fue el CORCONERA N.º 1; se destruyó el 16 de noviembre de 1880 por temporal sobre la rampa.

El CORCONERA N.º 2 se incorpora en julio de 1877 al tráfico del Astillero; era el antiguo yate MATILDE, de D. Antonio y D. Luis López-Dóriga. Se transformó en pesquero en 1892. En aquel año hacían el servicio al pueblo elegante en donde veraneaba la crema santanderina, los CORCONERA N.º 1 y N.º 2 y los vaporcitos SANTANDER N.º 1 y SANTANDER N.º 2, de los que enseguida hablaremos.

El CORCONERA N.º 3 era de 52 toneladas y se construyó exprofeso en Nantes en 1878 junto con el N.º 4, pues eran gemelos. Tenían 24 metros de eslora, 4 de manga y 3 de puntal, andaban 14 nudos, tenían luz eléctrica y llevaban 60 pasajeros de segunda clase a proa y 40 de primera a popa. Eran pues, unos buques excelentes y francamente grandes para su clase y tráfico. Con ellos se hacía el servicio a Pedreña, al Puntal, a Heras y a San Salvador.

El CORCONERA N.º 5, fue el primer vapor de hierro que se construyó por los astilleros santanderinos de San Martín, de D. Eduardo López-Dóriga en 1880 con el nombre de FERNÁNDEZ Y GUTIÉRREZ y perteneció a D. Antonio Fernández Gallostra, hasta que en 1881 lo traspasa a la empresa de los Corconeras. Este buque, en 1886, se destinó al servicio fluvial de pasajeros desde Santoña a Limpias, desde febrero a julio y en noviembre fue sustituido por el CORCONERA N.º 6.

El CORCONERA N.º 6 era el mismísimo HÉRCULES de Dóriga, que se pasó a la empresa en 1882, aunque de vez en cuando hacía también remolques.

Finalmente el CORCONERA N.º 7 y el CORCONERA N.º 8 se construyen en 1883 y 1886 respectivamente, también en los astilleros de San Martín, directamente para la empresa por Gassis. Tenían 24,25 metros de eslora, 4,10 de manga y 2,3 de puntal; con 75 caballos de potencia, hélice y 44 toneladas de registro. El N.º 7 se vendió en 1899 a Andrés García Ambargui, de Bilbao.

La empresa murió con el siglo y los «corconeras» que quedaban a flote pasan a la empresa de los «zarcetas». Los «corconeras», pájaros de mar, llenan todo un período de vida portuaria local; fueron cantados por Pereda en *Nubes de Estío* (los *pitorras*), descritos con primor por D. José María Gutiérrez-Calderón en su *Santander fin de siglo*, y eran el leit-motif de las excursiones veraniegas de la buena sociedad santan-

derina a los bailes campestres del Cespedón, en la ría de Heras. Enlazaban en su tráfico laboral con los coches de Santoña, de Arnauero, y de Solares desde los desembarcaderos viejos de Pedreña y El Puntal. Costaba el pasaje 0,50 céntimos en primera y 0,20 en segunda. Eran unos barcos bonitos, finos, estilizados, con largas chimeneas humeantes y pasaje heterogéneo—en fiesta o en trabajo—que se hicieron indispensables en el trájín portuario menor del Santander decimonónico.

La Zarceta fue una empresa santofuesa de vaporcitos que se fundó a finales de 1887 «para atracción de forasteros», según decía el objeto social. Montó un servicio de pasajeros entre Santoña, Laredo, Colindres, Treto y Limpias, remolcaba veleros a estos puertos y asistía a las flotillas de barquías pescadoras. Los «zarcetas», que así se llamaban los vapores, en similitud con los «corconeras» de la capital, sustituyeron a la «Barca del Pasaje», y cobrando 0,40 céntimos en vez de la perra gorda que cobraban los botes de remos, llevaban pasajeros de sol a sol desde El Pasaje (la escollera) hasta el Puntal.

Los «zarcetas» eran barcos similares a los «corconeras». En 1880 se perdió por temporal la famosa *barca de Treto*, antecesora del puente giratorio, que enlazaba la carretera a través del Asón y en 1887 llega a Santander el ZARCETA N.º 1—otro pájaro marinero—continuando a Santoña. Era un vaporcito recién construido en Inglaterra, de 37 toneladas, y a él se sumó en 1888 el ZARCETA N.º 2, que era ni más ni menos que el primer yate MATILDE Y MARÍA de D. Antonio López-Dóriga.

Este barco se botó en el astillero de San Martín con el nombre de SAN MARTÍN, por D. Eduardo López-Dóriga y para su padre D. Antonio López-Dóriga y Aguirre y un hermano de éste. D. José Ramón. Tenía 44 toneladas, 24,1 metros de eslora, 4,4 de manga y 2 de puntal. De 1885 a 1886 fue SAN MARTÍN; de 1886 a 1887 MATILDE Y MARÍA y desde 1888 ZARCETA 2.º (15). En 1889 se vendió a D. Blas Otero, de Bilbao y posteriormente pasó a D. Eduardo de Aznar, posiblemente como yate de recreo.

Para sustituir a este MATILDE Y MARÍA, Eduardo López-Dóriga y López-Dóriga construyó en sus astilleros, para su padre D. Antonio, en 1889, otro nuevo, primoroso, auténtica joya de 120 caballos, casco de acero Martin de 29,25 metros de eslora, 4,3 de manga y 2,6 de puntal; con una velocidad de 11 nudos, proa de violín y líneas elegantísimas. Se botó el 13 de junio. Esta embarcación de recreo, construida según planos del arquitecto naval inglés Watson, prestó mil servicios de asistencia y durante la guerra del 98 trajo desde Santoña la pólvora y munición para las baterías instalados en la Península de la Magdalena. Costó

(15) A pesar del cambio de nombre oficial, se le siguió llamando MATILDE Y MARÍA todavía bastantes años después.

95.511 pesetas y se vendió en 12.000 duros a Emile Fabre, de Marsella, y tomó allí el nombre de AIDA. Al parecer, luego pasó a propiedad de Eiffel (el constructor de la torre) y se perdió muchos años después en Santa Isabel de Fernando Poó.

En 1890 con el MATILDE Y MARÍA (ZARCETA 2.º) se organizó una excursión a Bilbao desde Santoña para presenciar la botadura del crucero-acorazado INFANTA MARÍA TERESA en los Astilleros del Nervión. Debido al mal tiempo reinante se suspendió el viaje, pero el Gobernador se empeñó en multar a la empresa por informalidad...

En 1927 desapareció la empresa de La Zarceta.

* * *

El SANTANDER N.º 1 y el SANTANDER N.º 2 eran dos vaporcitos pertenecientes a D. Esteban Carrillo. El N.º 1 tenía 53 toneladas de registro, casco de madera, máquina de 40 caballos, 21,4 metros de eslora, 4,66 de manga y 2,85 de puntal y se construyó en 1868 en Quensac. El N.º 2 era menor; aproximadamente de unas 25 toneladas de registro.

En 1877 ambos «santanderes» se dedicaban, en competencia con los «corconeras» al tráfico de pasajeros al Astillero. En 1881 se dedican a la pesca de altura y se venden tras un largo período de amarre, en 1882.

Con el comienzo del siglo, desaparecieron los servicios regulares operantes en la bahía, y hasta la aparición de los Diez Hermanos sólo se registran intentos aislados. Así, en 1901 se pone en marcha el vaporcito RÁPIDO con cinco viajes diarios de Santander a Pedreña y Somo, seguido a poco con el ELOISITA, que subía también hasta el Río Cubas. Por cierto que este último buque varó en el Puntal en 1904 y estuvo a pique de perderse totalmente.

En 1905 entra en servicio como enorme novedad de la técnica el «vapor automóvil» (sic) ESPAÑA, que también subía hasta el Río Cubas por su escaso calado. En 1907 se registró el naufragio de una lancha de Pedreña, la SAN JOSÉ, hundida frente a la parrilla del dique el 13 de octubre, con temporal del sur y ahogándose tres viajeros. En 1908 se estrena el yate CANTABRIA, que hacía excursiones al Cubas y a poco le acompaña también el LOS DOS AMIGOS; el CANTABRIA, al año siguiente, fue comprado por el Marqués de Comillas y regalado por él a la Armada, para actuar en Mar Chica, en las operaciones militares de Marruecos, por la especial circunstancia del escaso calado de que había sido dotado para poder remontar el Río Cubas.

En 1910 hacen el servicio interior de bahía el vapor SANTO DOMINGO y el motor REINA VICTORIA y en 1913 entra en servicio el nuevo CANTA-

BRIA, capaz para 180 pasajeros. A los dos años inicia el tráfico el MARÍA DE SANTANDER, que en 1916 se transformó en pesquero y los hermanos Bedia de Pedreña, compran en 1918 la primera barquilla de pesca a motor que hubo en Santander, la MAÑOSA, de José Seoane, y la habilitan para el servicio pedreñero; había nacido la empresa de Los Diez Hermanos.

Desde entonces las pedreñeras, esos gasolinos con casco de torpedero, cubierta de lomo y popa de crucero, no han cesado un momento de cruzar la bahía. En 1919 construyen otra embarcación gemela de la MAÑOSA en el Astillero: la TRASMERANA; y desde entonces ya sin parar, la MATILDE, la PEDREÑA, la SOMO, la COTRAJÓN y la COLÓN, perdida ésta la noche del 25 de agosto de 1937 en las Quebrantas, para continuar después de la guerra con la CIUDAD DE SANTANDER, la TRASMIERA, la CAMPO DE LA SIERRA y la PEÑA CABARGA... En el mes de diciembre de 1948 un temporal destroza toda la vieja flota: la SOMO, la PEDREÑA, la MAÑOSA, la MATILDE y la TRASMERANA quedaron hechas astillas.

Se construyen nuevas MATILDE y MAÑOSA, que a poco se exportaron a las posesiones españolas de Guinea (Santa Isabel). Los Diez Hermanos Bedia, hijos del fundador Manuel Bedia Castanedo (Tomás, Teodosio, Restituto, Secundino, Primo, Régulo, Hermógenes, Emeterio, Cecilio y Raimundo) son una institución portuaria santanderina; hoy tienen ya hasta su propia contraseña, cuadra azul, con dado superior blanco contorneado por diez estrellas rojas. Las lanchas de Pedreña, las pedreñeras, nacen y se van a morir al sur de la bahía entre prados y caloca, pasmadas al sol, al agua y a los vientos, en una estampa silenciosa de romance.

* * *

Los remolcadores del XIX fueron muchos y muy variados, entremezclándose sus funciones con los del turismo y la pesca, por extraña que hoy parezca la cosa.

El MONTAÑÉS, de 1841, a partir de 1843 termina convirtiéndose en un remolcador de ruedas para atoar los gánguiles y enseres del tren de dragado y el PORVENIR, de 1849, sigue idéntica suerte alternando los simples remolques con las operaciones de salvamento.

Hay que tener en cuenta que prácticamente todo el tráfico de altura que utilizaba el puerto estaba constituido por veleros de diverso porte; las dificultades de entrada con vientos contrarios y marea vaciante eran muy graves y el número de siniestros producidos en el Sardinero y sobre las Quebrantas al perder la virada, fue elevadísimo hasta que se impone la navegación de vapor. De aquí, la absoluta necesidad de que Santander contara desde tan remoto tiempo como 1841, es decir, prácti-

camente en la cuna misma del vapor, con unidades de esta clase destinadas a ayudar en la entrada al puerto a los veleros de todos los portes que a él arribaban

La historia de los salvamentos y hazañas de la familia remolcadora santanderina sería interminable y forzosamente hemos de prescindir en absoluto de su cita o relato.

En 1873 entra en servicio un remolcador de campanillas. Fue el **HÉRCULES**, de López-Dóriga, construido en Cardiff ese mismo año. Tenía 124 toneladas de arqueo, 28 metros de eslora, 5,56 de manga y 2,9 de puntal, casco de hierro y propulsión a ruedas. Era una magnífica unidad y su hoja de servicios fue estupenda. Salvó todo lo salvable y lo no salvable y ya en misiones ajenas a su menester, recordamos el transporte del Batallón de Voluntarios de la República desde Santoña a Santander en 1873; el viaje de «visita al frente» de Bilbao en 1874 y la evacuación apresurada del Tesoro de la Hacienda santanderina ante el avance sorpresa de los carlistas, y el tendido del cable submarino en 1875 con la compañía inglesa Spanish Direct Telegraph. Tuvo varios percances, como el abordaje con el **YBARRA N.º 2** el 25 de abril de 1874 a la salida de Santander, la explosión de calderas de 1883, en la que murió el maquinista inglés Thomas Forman, y la varada en las Quebrantas de 1884, que duró tres días.

En 1882 pasó a la empresa Corconera; en 1885 se le cambió la chimenea; en 1887 la caldera; en 1890 volvió a varar en las Quebrantas, siendo reflatado por los gánguiles de la Junta; en 1894 llevó a bordo a los presos de la cárcel de Santa María Egipciaca mientras duró la voladura de los restos del **CABO MACHICHACO** y enseguida se convirtió en buque-madre para las flotillas pescadoras de Santander.

Lo mandó muchos años Vicente Madariaga Tejera—Vicentón—un patrón excepcional por su pericia, su hombría de bien y su humanidad que pasó a ser práctico del puerto en 1886 y falleció de Práctico Mayor de la Corporación en 1919.

El **CUCO** fue otro remolcador histórico, de madera y cintón, que es preciso no confundirlo con otro barco de igual nombre, costero de carga, de 1864. El remolcador fue alta en 1896 y tenía 58 toneladas; estuvo a punto de perderse en la famosa maniobra de salvamento del **CABO ESPARTEL** en 1901, pero continuó prestando servicios hasta los días de la guerra europea.

En 1879 la empresa de Vapores Correos de Antonio López trae a Santander, para dar servicio a sus trasatlánticos, el remolcador **RIENZI**, de ruedas, que toma el nombre de **AUXILIAR** y que en 1881 se transforma en yate real para la revista naval de D. Alfonso XII en Comillas; se le puso para ello un palo más y se dio el mando a un capitán y un piloto de la compañía; bien pintado, limpio y arranchado para pasear a los

regios huéspedes. En él fueron a Suances desde Comillas, los Reyes acompañados de los Marqueses. En 1883 se vendió a Bilbao y en 1893 se construye por la propia Trasatlántica, en sus astilleros gaditanos de Matagorda, un nuevo auxiliar, SANTANDER por nombre, de 50 caballos, 18 metros de eslora, 4 de manga y 2,5 de puntal; con 36 toneladas de arqueó. Llegó a Santander el 26 de junio y desaparece trágicamente en la explosión del CABO MACHICHACO el 3 de noviembre de 1873, yéndose a pique al costado del barco de Ybarra con toda su dotación y con la plana mayor y trozo de auxilio del correo ALFONSO XIII.

En 1900 envía la Trasatlántica un nuevo AUXILIAR, que por capricho del destino volvió, con el tiempo, a nuestra ciudad bajo la contraseña de Bergé y Cía. Era el AUXILIAR N.º 5, también de Matagorda y de 37 toneladas, gemelo del malhadado SANTANDER; acabó sus días en nuestro puerto.

En 1907 es alta el vaporcito de prácticos JOAQUÍN BUSTAMANTE, construido en Laredo, y su primer percance serio acaeció el 23 de agosto de 1913, en que tuvo un abordaje con el pesquero MARÍA CRISTINA, de resultas del cual quedó hundido y varado en la rampa de Puerto Chico.

En 1915 actuó de remolcador en Santander el antiguo costero SAN AGUSTÍN y precisamente el día 7 de abril se hunde en el Malecón de Molnedo; se reflotó y se vendió a la matrícula de Bilbao.

A partir de 1917 aparece el remolcador de la Junta SAN MARTÍN y en 1929, se constituye la empresa Aguas y Remolques, S. A., que unió el material disperso que existía en el puerto, con excepción de los dos grandes remolcadores de altura de Liaño, el CHITA y el SAN ANTONIO, cuya historia se relata en otra parte de esta obra.

Los barcos de Aguas y Remolques fueron el TRITÓN, el TRITONAZO, el F. JAUREGUIZAR, y el GUILLERMINA; tenían chimenea roja rematada de negro con las iniciales blancas; la contraseña era blanca con rectángulo rojo inscrito, e iniciales interiores R y A en rojo y enlazadas. Esta sociedad duró en activo hasta 1944 y su gerencia fue llevada siempre por uno de sus más importantes accionistas, la firma Modesto Piñeiro y Cía., antigua casa armadora y consignataria santanderina, de gran tradición marítima y de gran experiencia en el negocio. Repasaremos someramente las unidades.

El TRITÓN, fue el mejor barco de todos; una excelente unidad construida en 1912 por los Astilleros del Nervión con 325 caballos, 27 metros de eslora y 126 toneladas, que se llamó EDUARDO y estuvo abanderado en Italia hasta 1921. Vino de La Spezia el 17 de agosto de 1923, adquirido por D. Luis G. Domenech, quien en 1929 lo aportó a la nueva sociedad.

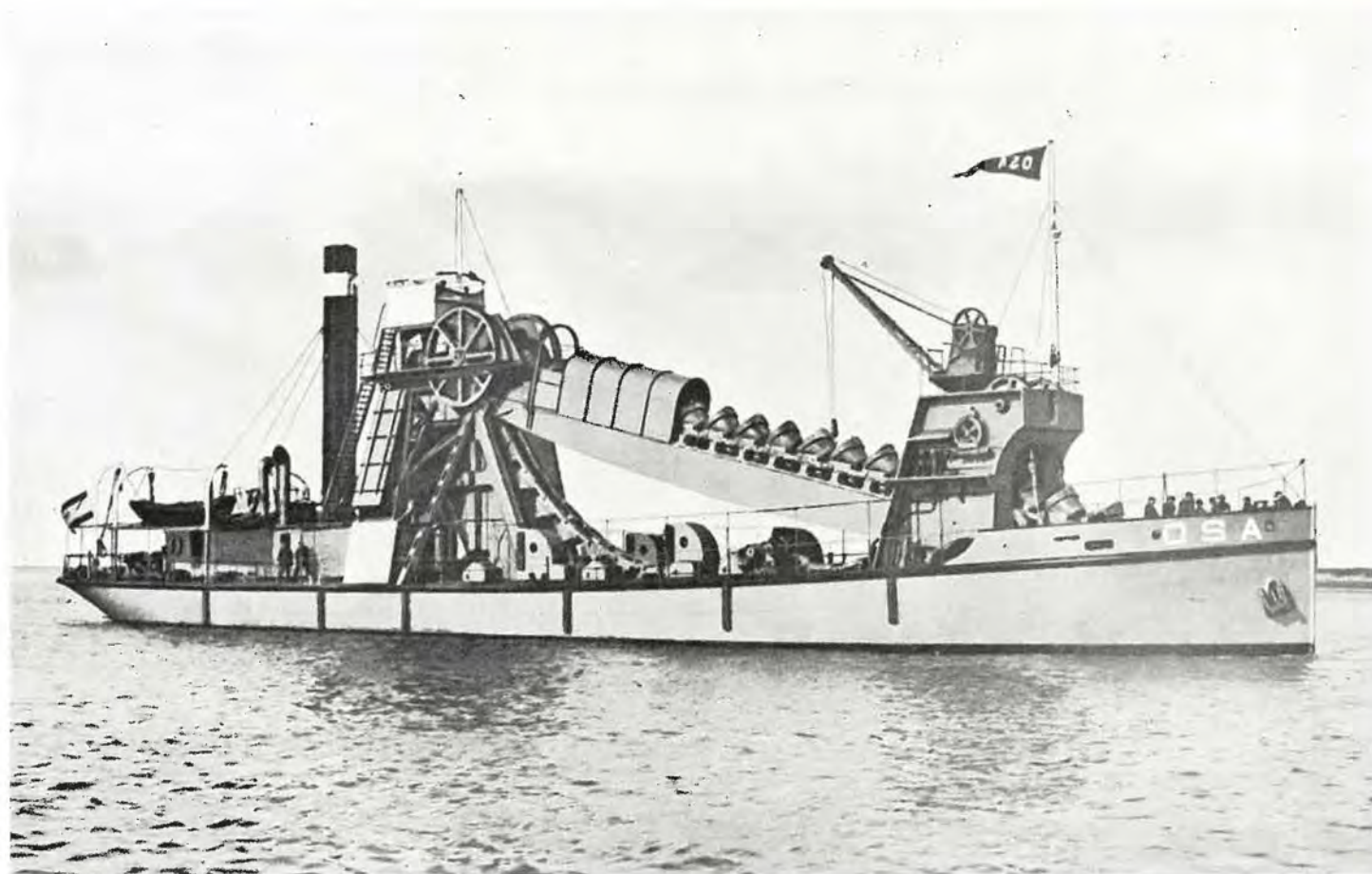
Este barco, durante su vida santanderina naufragó dos veces. La primera el 10 de noviembre de 1926 abordado por el correo francés



El gánguil SAN CELEDONIO de la Junta de Obras del Puerto, construido en Francia en 1887. Transformado en costero se desguazó en 1936



El gánguil Somo de la Junta de Obras del Puerto, a raíz de su transformación en draga de succión. Fue construido en Holanda en 1930



La Osa, construída en Holanda en 1930, juntamente con los gánguiles Somo y Raos, y que continúa en servicio activo



La draga CONSULADO DE BILBAO, que en 1961 pasó a la Junta de Obras del Puerto de Santander, con el nombre de CONSULADO. Se construyó en Alemania en 1921



La draga de succión VIRGEN DE LA PEÑA, recientemente incorporada al tren naval de la Junta de Santander. (Foto Sr. Blázquez)



La pareja de pesca de altura CHOLÍN Y CHOLITA, de Vega Gorostegui, que se construyó en Vigo en 1948. Tenían casco de madera y 210 tons. de registro



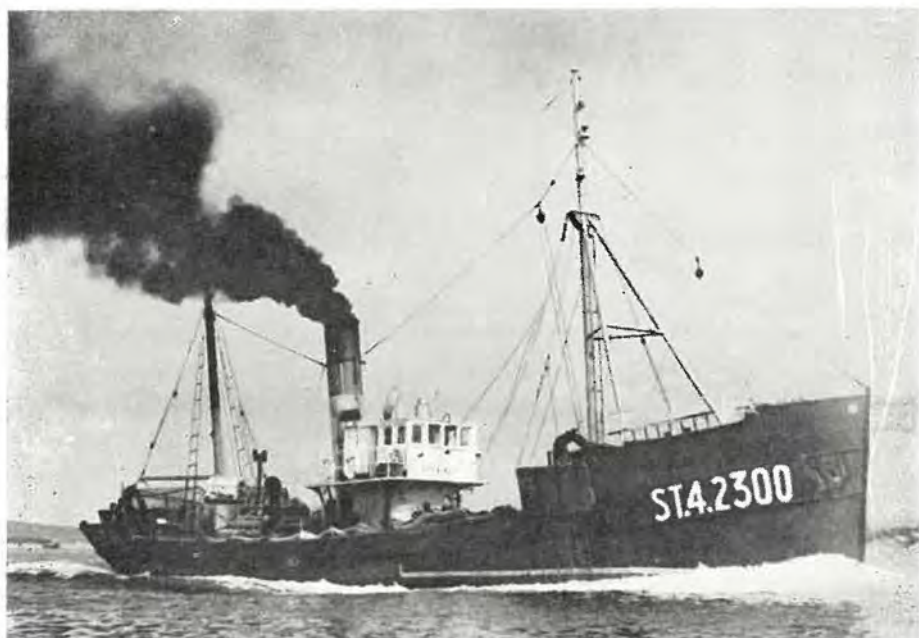
La histórica pareja NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN y NUESTRA SEÑORA DEL PERPETUO SOCORRO, más conocida por «los marías». Operó durante veinte años con base en nuestro puerto



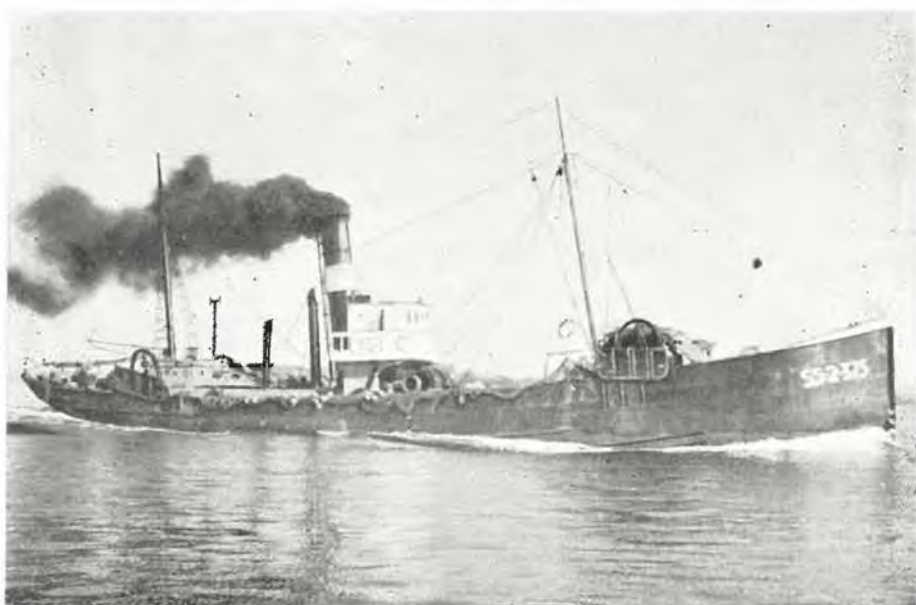
La pareja URIBARRI, recientemente incorporada a la flota arrastrera santanderina



EL CRISTO DE CANDÁS, construido en Santander. Varias unidades similares se han incorporado a la flota local en los últimos años



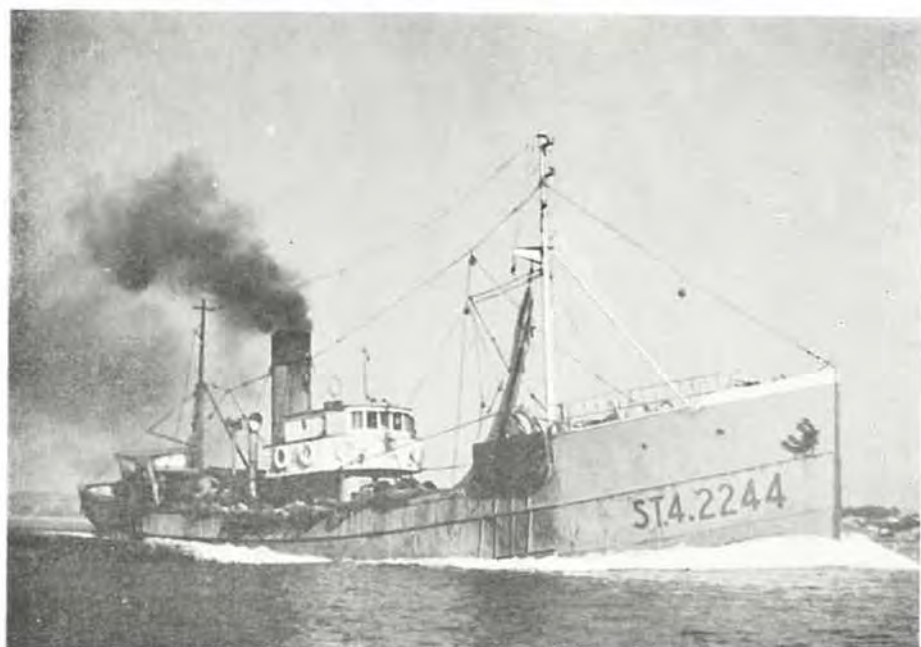
El bou APAGADOR, de 210 tons. Fue construído en Escocia en 1902 y pasó a la matrícula en 1962. Prestó servicios de vigilancia con la Marina Nacional durante la Guerra de España (Foto Sr. Blánquez)



El bou DONOSTIA, de Pérez Hermanos. Con matrícula de San Sebastián operó en Santander durante once años. Se construyó en Hull en 1906. (Foto Sr. Blánquez)



El bou MACAVÍ, de Pérez Hermanos. Se construyó en Vigo en 1962. Tiene 287 toneladas de registro. (Foto Sr. Blánquez)



El bou SANTA CLARA, de E. Martín. Se construyó en Escocia y registra 189 toneladas. (Foto Sr. Blánquez)



El bou DORIS, construído en Beverley en 1897 y desguazado en El Cuadro en 1968. Tenía 174 tons.



El bou PEDREÑA, de 255 tons. de registro, construído en Bilbao en 1955
(Foto Sr. Blázquez)

LAFAYETTE y la segunda el 24 de enero de 1936 por el alemán CARIBIA. Se reflató en 1936 y después de la guerra española fue reconstruido en 1939. Este excelente buque se vendió en 1944 a la firma López de Haro, de Gijón. Se perdió el 29 de marzo de 1950 cuando venía de Musel a Santander remolcando el casco del costero PEDRO DE IGUAL que iba a terminarse en nuestro puerto. Ambos cascos se fueron a las peñas cerca de Lastres a consecuencia de la niebla y se perdieron los dos.

El TRITONAZO era de Francisco García, quien lo poseía desde 1923. Anteriormente había sido bilbaíno con el nombre de BIZI-GANE y se había construido en la Ría en 1920. Era de 30 toneladas, 100 caballos y casco de madera.

El F. JAUREGUIZAR fue aportado por D. Nicolás Pardo. Se había construido en Euskalduna en 1904 como EUSKALDUN BAT. Tenía 63 toneladas y casco de acero. Pertenecía a la flota remolcadora de Sota y Aznar como CHACHARRA-MENDI. Pasó a Santander bajo la propiedad de Arsenio Sanjurjo y en 1925 vino a la de Pardo. En 1928 estuvo a punto de perderse sobre el Sable. En 1941 se vendió a la empresa Remolques y Aguadas de Avilés, en donde continúa en servicio activo.

El GUILLERMINA se aportó por el propio Piñeiro. Era construido en Rotterdam en 1908, con 100 caballos y 43 toneladas y había pertenecido con el nombre de TRITÓN a Junco y Cía., de Santander. En 1917 lo adquirió Piñeiro y lo cambió el nombre y en 1929 pasó a la sociedad. Después de la guerra, en 1941, se vendió a Sancho y Ayarza, de Bilbao.

La actividad naviera de Piñeiro, tras la durísima experiencia de la gerencia de la Montañesa de Navegación, no permaneció en suspenso desde entonces hasta la constitución de Aguas y Remolques. En 1918 construyó en San Martín un pailebot de 151 toneladas de registro y 260 de carga que se llamó MARINA, tenía 24,1 metros de eslora y un motor auxiliar de 80 caballos. Al año siguiente construyó en la misma grada otro aún mayor, el LUISA, de 183 toneladas de arqueó y 320 de carga, con 28,4 metros de eslora y motor auxiliar. Ambos buques se vendieron, pero conservaron siempre sus nombres originales hasta el fin de sus días. El MARINA perteneció sucesivamente a Manuel Pérez García, de Coruña, Cristóbal Colón, S. A., de Barcelona y Albatros, S. L., también de Barcelona; se hundió en 1958. El LUISA pasó a propiedad de R. Coussillas de Coruña, y luego a R. Romero, bajo cuyo mandato se desgazó en 1963.

Al año siguiente de la entrega del LUISA, Piñeiro adquiere otro casco de madera construido en Viavélez, para montar en él una máquina de vapor. Tenía 62 toneladas de arqueó y 95 de carga y dio por resultado el simpático infracostero PITAS, que duró en servicio muchísimos años. Siendo propiedad de S. Fernández Ripoll, se amarró y se deshizo en el puerto de Vegadeo.

Continuando para concluir en la familia menuda de los remolcadores, y al margen de las unidades de la Junta de Obras del Puerto, es preciso señalar el gran vacío que se produce con la disolución de Aguas y Remolques impuesta por la paralización comercial del puerto durante los años de la segunda guerra mundial. Vino finalmente a llenar este vacío otra antigua casa consignataria vasco-montañesa, Bergé y Cía., que puso en servicio en 1948 el viejo AUXILIAR N.º 5 de la Compañía Trasatlántica, que tenía en Gijón López de Haro. Este anciano remolcador, de 37 toneladas, 200 caballos y 17 metros de eslora, dio paso al AZACÁN, de 78 toneladas, construido por Talleres del Astillero en 1965, de motor y 600 caballos que ayuda al CONDE DE RUISEÑADA en su quehacer manio-brero y portuario.

Al escribir estas líneas hace sus primeras armas el tercer remolcador de Bergé, el CANTÁBRICO, una estupenda unidad de salvamento de 2.500 caballos de potencia, que ocupa un lugar destacadísimo en la flota española de remolcadores. Simultáneamente prosigue en el Astillero la construcción de otro más, el BRIOSO, para las necesidades portuarias locales y de 1.500 caballos.

* * *

Sería tentador también el citar los pontones que han servido a flote en los últimos cien años, pero su relación, fragmentaria e incompleta, no tendría un valor económico tan significativo como lo tiene para la historia del puerto el comentario al material flotante de la Junta o las flotillas arrastreras de pesca. Tan sólo a título de curiosidad citamos algunos de los últimos cascos que fueron relegados a tal condición.

El 14 de abril de 1894, a remolque del HÉRCULES, entró el mercante español SOMORROSTRO, de 438 toneladas construido en 1875 y propiedad del naviero bilbaíno Martínez Rivas, que había embarrancado a la entrada de San Vicente de la Barquera y que, tras su reflotamiento, llevaba una larga temporada en aquel puerto. Aquí quedó convertido en pontón carbonero fondeado en la Osa. En los años de la primera guerra mundial pasó al Puerto de Santa María.

En 1916 se lleva a desguace a San Martín el pequeño pontón-carbonero MOSCA que estaba de base en Puerto Chico.

En diciembre de 1922, el práctico don Indalecio Santos compró en Saint Nazaire para fondearlo como pontón carbonero, el casco del buque denominado SARRALBE. Llegó a Santander el día 7 conducido por el remolcador francés NORD.

El SARRALBE era un barco standard de madera, perteneciente al Gobierno francés, construido por su encargo en Canadá en 1918, en los

astilleros Western Shipyard de Vancouver. Era de 1.076 toneladas de registro y 1350 de carga con 58,46 metros de eslora, 11,46 de manga y 4,7 de puntal. Llevaba máquina de vapor de cuatro cilindros, caja en las dos bodegas de Proa y una sola a popa; dos chimeneas delgadísimas y pareadas, popa cuadrada y aspecto chocante por no decir horroroso.

Quedó en el fondeadero del Bergantín hasta 1935, año en que fue desplazado a la Magdalena. El 20 de octubre, estando tomando la carga del mercante inglés IGHTAM, abarloado a su costado, sufrió una vía de agua en su casco que determinó su rápido hundimiento a seis metros de agua, frente al Promontorio. Así le sorprendió la guerra civil, hundido en frente de la Magdalena y de allí fue trasladado al relleno de los muelles de Maliaño, en donde su armazón quedó para siempre enterrada.

Para sustituirlo en 1936, vino a la bahía un mercante de la Vasco-Asturiana que estaba amarrado y en venta: el GUILLERMO SCHULTZ. Era un casco inglés de 2.538 toneladas de registro y 3.920 de carga, que había sido armado en 1892 R. Thompson & Son en Sunderland, con 81,9 metros de eslora, 12,5 de manga y 5,5 de puntal. Se llamó GATTON, de E. W. Morgan & Co., y en 1901 fue adquirido por la Vasco-Asturiana y matriculado en Avilés. Estuvo fondeado en el Bergantín durante toda la guerra; fue testigo de episodios irrecordables y por no tener hélice ni máquina en condiciones, no pudo salir de Santander en el momento de la caída de la ciudad.

Al estallar la segunda guerra mundial fue comprado por la Compañía Naviera Cantábrica, del armador bilbaíno Escudero, y reconstruido, volvió a navegar con el nombre de VILLAREAL DE ÁLAVA, hasta su desguace en 1967.

Desde 1924 a 1925 también fue pontón carbonero de la bahía el mercante DOLORES DE LA TORRE, cuya historia se relata en otra parte del libro. De aquí fue a Cádiz y de allí a Barcelona también como pontón. Cuando entraron las tropas nacionales en Barcelona, el DOLORES estaba a medio hundir en la dársena de carboneo, averiado por los bombardeos de la aviación. Allí mismo se desguazó.

Pero si el albur de las crisis convierte a los barcos en fichas de ruleta y al negocio en deporte arriesgado para los armadores, en la pesca, en donde además el riesgo personal de las tripulaciones es infinitamente mayor, esta lotería de ruinas y fortunas, complicada con el capricho de los ciclos biológicos de los peces, da a la empresa un tono de inseguridad y de riesgo que la impide un progreso franco y racional. Sólo después de muchísimos años de amarguras y de improvisación, en las últimas épocas y gracias a la amplia política proteccionista, el mundo pesquero y su familia montañesa va consolidándose.

Hasta 1913 no aparecen en la matrícula buques arrastreros en pareja propiamente dichos, si bien la propulsión a vapor y la pesca de altura con medios mecánicos ya contaba en Santander desde hacía muchos años.

Así por ejemplo, entre 1879 y 1890, existía un grupo de vaporcitos cuya misión propiamente dicha es la de capitanear y proteger las lanchillas de vela y remo, remolcándolas en los momentos precisos. En esta clase de vapores contamos con el LUCHANITA, buque de las flotillas de San Vicente de la Barquera desde 1879; este barco tuvo una meritoria hoja de servicios en la campaña naval contra los carlistas de 1873 a 1875. En 1881, son los SANTANDER N.º 1 y SANTANDER N.º 2 quienes pasan de embarcaciones para el transporte de pasajeros a pesqueros de altura, con intervalos de remolcadores y de apoyo de flotillas pesqueras menores; en 1892 emigraron definitivamente al servicio de transporte de carga.

En 1893 pasó el famosísimo remolcador HÉRCULES de ruedas y 126 toneladas, a actuar como pesquero de altura. En ese año llega a Santander la primera embarcación de pesca de vapor propiamente dicha, construida ex-profeso en Vigo y al año siguiente, el HÉRCULES, abandona las artes y se limita a actuar de buque-apoyo de la flotilla de los Cabildos santanderinos, oficio en el que fue ayudado desde 1896 por el vaporcito COLÓN.

En 1898 llegan a Santander para Corral y González dos barcos llamados LEÓN VICTORIA N.º 1 y LEÓN VICTORIA N.º 2; se habían construido en Vigo en 1895 y se dedicaron a la pesca aisladamente y al apoyo de las barquías y boniteras de la matrícula. El LEÓN VICTORIA N.º 1 capturó una ballena en aguas del Sardinero el 5 de junio de 1898. Ambos buques, con el CUÇO y el BILBAO participaron de forma decisiva en el salvamento del CABO ESPARTEL, también frente al Sardinero, el 27 de enero de 1901 y el N.º 2 se pierde el día 15 de febrero de 1902, embarrancando en una peña en la playa de los Trigos, en las inmediaciones de Ciriego; se partió en dos y se subastaron los restos en 750 pesetas.

Entretanto el LEÓN VICTORIA N.º 1 aquel mismo año salvó y trajo a Santander a remolque la barca SUNBEAM y al siguiente—1903—al

costero SAN AGUSTÍN, que había sufrido una avería en la caldera. No todo fueron salvamentos para el LEÓN VICTORIA N.º 1 porque el 27 de marzo de 1906 abordaba y echaba a pique frente a Cabo Mayor al también pesquero de Santander EMILIO.

En 1913 existían en servicio dos pares de parejas—pescando ya así—pertenecientes a José Calderón García, que eran el ALICANTE N.º 1 y el ALICANTE N.º 2, de 68 toneladas, contruídos en 1909 que pertenecieron a Ojeda y se vendieron a la Pesquera Española de Málaga, y el SAN JOSÉ I y SAN JOSÉ II. También hay en servicio ese año el VICTORIA N.º 1 y el VICTORIA N.º 2, de 66 toneladas y 73 metros y un vapor suelto llamado MARÍA CRISTINA.

Uno de los VICTORIA fue hundido el 28 de diciembre de 1916 por abordaje con el MAGDALENA GARCÍA a la altura de las Tinas. Existe también la pareja VICTORIA-JOSÉ LUIS, bajo la propiedad de José Pombo Labat; el JOSÉ LUIS, transformado en carguero, se perdió la noche del 17 de marzo de 1923 en un temporal; fue arrastrado a Punta Rabiosa desde los calafates de San Martín, en donde estaba amarrado. El VICTORIA se transformó en velero con motor auxiliar en 1918.

En 1915 entra en servicio una pareja de madera, nueva, de 21,6 metros, propiedad de Oria y Pérez que se llama NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN y MANUEL MARÍA; este último barco se perdió el 19 de mayo de 1916 en Liencres cuando regresaba de la marea a Santander. Desde años antes, está en servicio el LEÓN DEL CANTÁBRICO y el PANTERA, de 50 toneladas, propiedad también de José Pombo Labat, y de 22,3 metros de eslora. El LEÓN se perdió el 7 de mayo de 1920 abordado frente a Comillas por el mercante LLODIO; fue sustituido en su compañía del PANTERA por el LEÓN N.º 2, antiguo VIRGEN DE LA PASTORIZA, contruido en San Vicente de la Barquera en 1920. En 1924 se vendió esta pareja a armadores de Cádiz.

En 1919 compra Calzada el AMALIA y el ROSARIO, dos barcos de madera y de 54 toneladas, y en 1920 Vicente Pereda adquiere la pareja CLETO y SILDA, de 80 toneladas, en 250.000 pesetas; ese mismo año se incorpora la pareja de hierro inglesa ELLA y FLORA, de Corcho, y de casi 100 toneladas.

En 1921 Pérez pone en servicio el NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN y el NUESTRA SEÑORA DEL PERPETUO SOCORRO, de 58 toneladas y el SAN JOSÉ y SAN ANTONIO de 52 y 1921, que eran conocidos en Puerto Chico por los «marías» y los «chavales» respectivamente.

En 1923 hay a flote doce barcos-pareja (AMALIA-ROSARIO, ELLA-FLORA, CLETO-SILDA, LEÓN-PANTERA, N.ª S.ª DEL CARMEN-N.ª S.ª DEL PERPETUO SOCORRO, SAN JOSÉ-SAN ANTONIO) y en 1924 ya hemos visto

que se dan de baja las dos «fieras», pero en cambio entran en la matrícula en 1925, los primeros bous; fueron estos el CÁNTABRO N.º 1 y el CÁNTABRO N.º 2, que compró en Inglaterra D. Ángel Portales. El N.º 1 era de 169 toneladas, casco de hierro, construido en 1885 y que se llamó PILOTE V; el N.º 2 era de 143 toneladas, construido en Vegesack por Bremer Vulkan con el nombre de BLUMENTHAL, bajo el que trabajó en Bremen hasta 1908. Desde ese año hasta 1919 en Bremerhaven y después de la Gran Guerra pasa a Inglaterra con el nombre de FLORIC y matrícula de Grimsby, hasta que fue comprado por Portales. Eran dos barcos que pescaban al bou, solidísimos y resistentes, que dieron un magnífico resultado, aunque al año de su abanderamiento tuvieron que pasar por el amargo trance de amarrar por causa de los conflictos laborales de la época.

En 1927 se registra la pérdida del MAYO la noche del 27 de octubre, en que fue abordado por el costero ÁNGELES cuando regresaba de la pesca a la altura de Cabo Ajo. El MAYO y el JUNIO eran una pareja conocida por «los pájaros», de 45 toneladas de registro, construidos en 1917 y que procedían de San Sebastián.

En ese mismo año fue suceso notable en la vida de los pesqueros de la localidad, el salvamento del mercante PEPÍN, llevado a cabo por el CÁNTABRO N.º 2 y el N.º S.ª DEL PERPETUO SOCORRO.

Desde 1925 navegaba también en la matrícula una pareja de 21 metros y 52 toneladas constituida por los buques SAN PEDRO y SAN ROQUE EMPERADOR, que perteneció a González Obregón y cuya flota en 1930 se incrementó con otra pareja: SAN JOSÉ DE LA MONTAÑA y SANTO CRISTO DEL AMPARO, de 119 toneladas y 24,5 metros, construida en Vigo. Estos buques fueron las primeras parejas santanderinas que subieron a pescar al Gran Sol en 1930. En 1931 se perdió el SAN PEDRO en el Abascal el 29 de marzo, por vía de agua en la bocina y el SAN JOSÉ DE LA MONTAÑA en los bajos de Malasmañas el 27 de diciembre. Inmediatamente se repuso esta baja con el NUEVO SAN JOSÉ DE LA MONTAÑA, que se construyó en 1932, mientras que el SAN ROQUE se perdía por vía de agua el 29 de mayo de 1934 en el Castro Verde.

En 1931 se registra el hundimiento del PESQUERA CÁNTABRA N.º 1 por el costero MARIÁVÍ, en la boca del puerto. El PESQUERA CÁNTABRA N.º 1 y el N.º 2 eran los antiguos AMALIA y ROSARIO que habían cambiado de nombre. El N.º 1 se reflató y se reconstruyó; esta pareja, andando el tiempo, se vendió a San Sebastián. En este año se da de alta, la pareja NUESTRA SEÑORA DEL MILAGRO y NUESTRA SEÑORA DE RONTE, de González Aparicio; eran de 82 toneladas y construidos en Ondárroa.

Al año siguiente entra en servicio la pareja de Jesús García SANTA CRUZ DE IGUÑA y SANTA CRUZ DE JOVE, de 82 toneladas y 22 metros, y

se vende el CÁNTABRO N.º 1, de Portales, al armador valenciano Trullenque, quien lo puso de nombre KAKAU (16).

Y llegan a los días de la guerra española. Poco antes se habían ido a operar a Canarias los dos barcos de Obregón, es decir, el NUEVO SAN JOSÉ DE LA MONTAÑA y el SANTO CRISTO DEL AMPARO y habían entrado en servicio los cinco «pósitos» de la cofradía santanderina, buques de bajura pero bien hechos, que se llamaban JOSÉ M.^a DE PEREDA, M. MENÉNDEZ PELAYO, MARQUÉS DE VALDECILLA, AUGUSTO G. LINARES y DOCTOR MADRAZO. En Santoña se daban de alta igualmente el PÓSITO 8 y el PÓSITO 9, anteriormente ESPE y PILI, que no llegan a ver el fin de las hostilidades (17).

El CÁNTABRO fue requisado, armado y averiado a cañonazos por el ALMIRANTE CERVERA el 2 de agosto de 1936 en la costa asturiana; se reflotó enseguida.

Cuando llegó la paz y regresaron de Francia las unidades que allí habían quedado internadas (el CÁNTABRO, el CARMEN de Pérez, etc.), se produce para la matrícula la baja definitiva del FLORA y el ELLA que pasaron a la de La Coruña como AMELIA CORREA y CONCHITA MOLINA y actualmente a la de Guipúzcoa con estos mismos nombres. Aún navegan.

En 1940 se botan en los Astilleros Cantabria de San Martín, herederos de una tradición hermosa de carpintería de ribera, las dos parejas CANTABRIA y CASTILLA, y SOTILEZA y PEÑAS ARRIBA. Los primeros eran de D. Ángel Portales y los otros dos eran de F. Escobedo. Todos tenían 25 metros y 156 toneladas los barcos de Portales y 140 los de Escobedo. Eran de madera, con proa lanzada y un arrufo pronunciadísimo, con muy escaso franco-bordo; marcaron el comienzo de la nueva era de la vida de la pesca de arrastre santanderina. A pesar de la dureza del momento —en plena guerra mundial— las parejas montañesas se fueron a pescar a las playas de Irlanda, de Francia y del Canal en un alarde de fe y de valor. El PEÑAS ARRIBA, se perdió el 2 de abril de 1943 en las cercanías de Bisscarose y el SOTILEZA pasó a llamarse SOTILEZA-PEREDA, por exigencias administrativas relacionadas con la Lista Oficial.

También fue alta en la base, en 1940, el bou TURQUESA; hasta aquellos días sólo operaba en Santander el CÁNTABRO N.º 2;

(16) Este barco fue hundido en Valencia durante la guerra española en 1939; se reflotó el 12 de septiembre de 1940; volvió a navegar y se perdió definitivamente el 23 de noviembre de 1944 en las costas de Coruña.

(17) El ESPE y el PILI fueron capturados por el CIUDAD DE PALMA y hundidos a cañonazos por el ESPAÑA en ejercicio de puntería 8 millas al Norte de Santoña. Véase capítulo VIII en donde se refieren varias incidencias de pesqueros en nuestra costa durante la guerra civil.

El TURQUESA fue un barco de larguísima y densa historia. Se había construido en 1900 en Montrose y había pertenecido a la flotilla arrastre-ra de Grimsby con el nombre de LUNE hasta 1922. Después fue a la famosa empresa donostiarra de los Mamelenas con el nombre de MAMELENA N.º 2 y en 1932 pasa a la de Carranza, en Cádiz, con el nombre de TURQUESA. En 1934 fue el protagonista del contrabando y alijo de armas enviado a los elementos extremistas de Asturias y al ser capturado por el Gobierno, pasó detenido desde un puerto francés al Ferrol. Allí le sorprendió el Alzamiento y fue militarizado, actuando como unidad de vigilancia en las proximidades del puerto al cuidado de las defensas antisubmarinas. En 1939 pasó a la Gerencia de Buques Incautados con el nombre de CASTILLO FARNÉS y en 1940 viene a Santander para ser explotado por Seoane. Sólo duró un año en esta base y precisamente al siguiente, el día 4 de mayo de 1941, se perdía trágicamente en Punta Candelaria por temporal, ahogándose íntegramente su tripulación. En 1943 se construyen en San Martín el MARI LINA y el MARI PAZ, de 161 toneladas, para el armador castreño Isaac Vargas Movilla.

En 1944 aparece en la flota la primera gran pareja de casco metálico de nuestra postguerra; fue el EMFA y EMFASA, construida por Astilleros del Cantábrico de Gijón y armada por Escobedo. Eran barcos de 153 toneladas y 27,5 metros, perfectamente equipados y pertrechados para la pesca de altura y con propulsión a motor diesel.

De este mismo año es el arranque de la empresa pesquera IMSA (Industrias Marítimas, S. A.) de Portales, Nogués y Betanzos, que empezó con singular empuje y que aguantó quince años de brega. Los primeros barcos fueron el PUENTE ARCE, y el PUENTE AGÜERO, de 160 toneladas pero a vapor, con casco de madera, contruidos en Navia y con 26,1 metros de eslora. No eran barcos bonitos; hubo que alargarles sus bajas chimeneas y los cascos de madera verde no dieron buen resultado. A los dos años, se une a esta pareja un nuevo y magnífico buque hermano, el bou PUENTE SAN MIGUEL, de igual tonelaje, con 27,5 metros de eslora y construido por Talleres del Astillero; llevaba motor y fue una excelente unidad que duró muy poco.

En 1946 se incluye en la matrícula la pareja de madera LIÉBANA y CABUÉRNIGA, de Fernández Anuarbe (Pesqueros de Altura, S. A.), que se construye también en Astilleros Cantabria de Santander y era por tanto, muy parecida de casco a sus congéneres anteriores. Tenían 190 toneladas de arqueo, 25,5 metros y eran de vapor.

En estos días, Vega Gorostegui compra la vieja pareja de Pérez Hermanos NUESTRA SEÑORA DEL PERPETUO SOCORRO y NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN; enseguida los traspasa a Francisco Ferrer Botella, un armador de Marín.

También de 1946 son los comienzos navieros de la antigua casa consignataria Yllera, que arma en ese año una magnífica pareja de casco de acero, con 167 toneladas y construída por F. Montes en Gijón. Se llamaban PEÑA LABRA y PEÑA VIEJA; tenían una línea preciosa y fueron los primeros pesqueros santanderinos que introdujeron quemadores de petróleo en sus calderas, novedad esta que pudo llevarse a cabo con el final de la contienda mundial.

Estamos en el cénit de la pesca de altura arrastrera. Los barcos de toda España iban al Sole, al Porcupine, a la Chappelle o al Cockburn y venían atiborrados de cajas de merluza; pero quedaban pocas mareas fantásticas porque la sobrepesca de estos bancos tradicionales hizo su aparición, casi enseguida y las parejas tuvieron que emigrar a Terranova en busca del bacalao.

En estos días de la guerra reciente, las playas de Macaví, de España, de las Pregondas o del Abascal, eran trabajadas por las parejas «pastilleras» (pequeñas) que entonces eran tan sólo los dos «perlucas» (SANTA CRUZ DE IGÜÑA y SANTA CRUZ DE JOVE) y los «chavales» de Pérez.

En 1947 se producen dos bajas lamentables en la flotilla montañesa. La primera fue la catastrófica pérdida del PUENTE AGÜERO, tragado por la mar enorme en la madrugada del 3 de abril de 1947 a unas 170 millas de Cabo Mayor, cuando regresaba a Santander trayendo a remolque a su pareja PUENTE ARCE, que había quedado sin gobierno por rotura del eje de cola. Murieron absolutamente todos sus hombres a la vista horrorizada de sus compañeros. El PUENTE ARCE pudo ser salvado y traído a Santander por el PUENTE SAN MIGUEL.

Pero el propio PUENTE SAN MIGUEL fue baja en la matrícula por naufragio aquel mismo año, pues el día 6 de julio era abordado y partido en dos por otro pesquero, cuando navegaba a la altura de Corrubedo.

Al año siguiente se repone IMSA de estas desgracias al recibir de Talleres del Astillero una magnífica nueva pareja de casco metálico, con líneas finísimas y 200 toneladas, con 32,04 metros, que llevaba, por nombres PUENTE VIESGO y PUENTE NANSÁ. Pérez adquiere un viejo bou, el DORIS y Vega Gorostegui la pareja nueva CHOLÍN y CHOLITA. El DORIS era un vapor viejo construído en Beverley en 1897 por Cochrane; tenía 174 toneladas y 31,94 metros y perteneció en su juventud a la base de Hull, llamándose siempre DORIS. En 1925 se abanderó en San Sebastián y cuando llegó a Santander, realmente estaba en un estado bastante deplorable; luego se reparó. Se ha desguazado tras largos años de trabajo, en 1968, en El Cuadro.

La pareja CHOLÍN y CHOLITA se construyó con un año de diferencia en los astilleros vigueses de Barreras; eran de madera, 210 toneladas y 29,2 metros, con la particularidad de tener castillo, moda absolutamente desconocida en nuestro litoral. Eran de vapor quemando fuel.

Entre 1948 y 1949 se da de baja en la matrícula, por venta, el SOTILEZA-PEREDA que pasa a Mendieta y Ocarnica y se desguaza finalmente en 1959. También son baja las dos «cruces» de López de Haro, que se vendieron a Avilés, luego pasaron a Gijón y acabaron naufragando el JOVE en 1956 y desguazado el IGUÑA en 1966. Finalmente, en 1949 se venden también los barcos de Yllera a Industrias Marítimas, S. L., de Pasajes. El PEÑA VIEJA naufragó el 4 de marzo de 1965 por embarrancada en Kenitra (Marruecos).

En estos años, con carácter esporádico, trabajan con base en Santander las parejas ROSA BOTANA y ROSIÑA de 158 toneladas, RAFAEL CANTO y JAIMÍN, de Herrero, de 74 toneladas, las SAN FERNANDO y SAN AMARO, de La Pesquera Montañesa, de 105 toneladas, y las PAX y TRABAJO, de Seoane y 123 toneladas; de ellas se perdieron: la TRABAJO el 17 de septiembre de 1955 en Macaví, la RAFAEL CANTO el 20 de enero de 1948 frente a Motrico y los dos «santos» en aguas canarias y en fecha indeterminada.

Desde 1950 a 1953 sólo se registran ausencias y bajas, coincidentes con la crisis de la pesca de arrastre en los caladeros relativamente próximos, que pone en evidencia la obsolescencia de la flota pesquera española. Desaparecen las parejas pequeñas SAN JUAN y SAN ANTONIO de Pérez, el bou CÁNTABRO N.º 2 de Portales (18) y la pareja elegante PUENTE VIESGO y PUENTE NANSA, que hubo de emigrar a la pesca del bacalao en los Grandes Bancos con las Pesquerías Freire, de Vigo, bajo cuya contraseña aún está en activo.

También se venden en 1953 los dos barcos de Vega Gorostegui, que son comprados por Escobio, de Las Palmas, cambiando luego de propietario; pero permanecieron siempre en aquel archipiélago y últimamente eran de R. Conde, de Huelva y bajo sus colores se perdió el CHOLITA en 1966.

El EMFA y el EMFASA se vendieron también en 1953 y con los nombres de BARLOVENTO y SOTAVENTO fueron adquiridos por Pesqueros de Altura, de Vigo, con quien todavía navegan.

En este mismo año de 1953 se hundió en Puerto Chico, en donde llevaba amarrado una larga temporada el PUENTE ARCE; se reflató y se desguazó en el Cuadro y para sustituirlo llegó de Huelva un bou de larga historia, el VIRGEN DE LA CINTA N.º 1, que pasó a llamarse PUENTE SAJA. Este barco se había construido por Cochrane, en Selby, en 1911, con el nombre de MARAKCHI para un armador francés con base en Tánger. Tenía 169 toneladas y 31 metros. Pasando el tiempo pasó a llamarse CAP CANTIN y en 1920 se abanderó en San Sebastián como IGUELDO, de la propiedad de Lerchundi. En 1928 emigra a Gijón y es rebautizado CIMADEVILLA y en 1930 lo compran Aldámiz y Zalvide de Huelva, y pasa

(18) El CÁNTABRO se vendió a Manuel Pastrana, de Coruña; se desguazó en 1965.

a ser el VIRGEN DE LA CINTA N.º 1, primero de la lista de pesqueros de aquella empresa. En 1936, al caer Huelva en poder de los nacionales huyó a Casablanca, en donde se recuperó al cabo de algunos meses, militarizándose después como patrullero de la Armada Nacional una corta temporada; luego volvió a la pesca.

En 1955 es alta en la matrícula el magnífico bou PEDREÑA, de Escobedo, de 255 toneladas y 42,13 metros, construido en Bilbao por Astilleros del Cadagua, y que pasó a operar en aguas del sur de España; este buque posteriormente se ha alargado y hoy tiene 315 toneladas y 42,13 metros. Un nuevo «puente» es alta en este año: el PUENTE DEL VALLE, un bou de 257 toneladas construido en Corcho, Santander, y al que se instaló el equipo propulsor del PUENTE SAJA que acabó desguazándose. El PUENTE DEL VALLE, un barco anacrónico, se vendió a Canarias y en la actualidad navega con base en Huelva y de la propiedad de J. Azpeitia.

En 1956 se incorpora una unidad a la flotilla de bous, y es el DONOSTIA, para Pérez Hermanos. Este barco, de vapor, databa de 1906, construido como el DORIS en Beverley, y con 176 toneladas y 32 metros, que había empezado a navegar en Hull como DORCAS y en 1919 se abanderó en San Sebastián como DONOSTIA, de Lerchundi, el mismo armador que un día lo fuera del PUENTE SAJA. Era un barco muy parecido al DORIS.

En 1958 son baja en la matrícula la pareja LIÉBANA y CABUÉRNIGA, que pasaron a la de Vigo y acabaron desguazados entre 1963 y 1965.

Obsérvese cómo en este punto la flota de parejas desaparece prácticamente y quedan en servicio e incluso aumenta el número de bous o embarcaciones sueltas a la «baca». Una excepción fue la compra de la pareja PUENTE PUMAR y PUENTE GAJANO, último esfuerzo teórico de IMSA junto con la orden de construcción de un trío para Terranova que iba a llamarse PUENTE DE HERAS, PUENTE DE VARGAS y PUENTE DE TRETO. El PUMAR y el GAJANO eran dos barquitos de madera, pequeños, de 88 toneladas y 24,1 metros contruidos en Vigo en 1930 con los nombres de A. ARMADA PRIMERO y A. ARMADA SEGUNDO, que después de la guerra pasaron a ser el MERCEDES VALVERDE y el BALTASAR PUJALES VALVERDE. Se compraron para pescar en las playas cercanas del Cantábrico en 1960 por Nalda, S. A. El trío, que se construye en Bilbao, en los Astilleros del Cadagua, se entregó en 1960 a armadores de Pasajes y de Vigo, que han conservado los nombres montañeses en los buques. Son barcos de 34,8 metros y 213 toneladas.

En 1959 vinieron dos bous nuevos, aunque no de construcción ni mucho menos. El GAIN GAÑEKO DA, que operó unos meses con Seoane, y el SANTA CLARA, que se quedó definitivamente bajo la propiedad de Emilio Martín. El GAIN era un bou alemán, de motor, construido en

Bremen en 1927 por Atlas Werke; tenía 279 toneladas y 25,2 metros y había pertenecido a Arcelus, de San Sebastián, y a Pesquerías del Abra, de Bilbao. Naufragó en 1963.

El SANTA CLARA es el clásico bou de vapor inglés, construido en Aberdeen en 1907 por C. Hall. Perteneció con el nombre de LOCH BROOM a las flotillas de Aberdeen hasta 1923, año en que lo importó Lerchundi de San Sebastián y lo puso SANTA CLARA; así pues, fue en su juventud compañero de contraseña del DONOSTIA y del PUENTE SAJA. Después de la guerra perteneció a Ojeda, hasta que lo compró la firma Martín, una empresa de sólida tradición en la pequeña construcción y montaje naval de Santander.

En noviembre de 1960 la flota arrastrera tomó un signo moderno; las «bacas» proliferan llegando a los tamaños de las antiguas parejas y el bou se consolida en unidades modernas de motor y con fuerte potencia. Por el contrario, la clásica pareja arrastrera, pierde posiciones mientras que el trío bacaladero continúa inédito en nuestro puerto. Las unidades menores dejan de serlo y abandonan insensiblemente la bajura para irse a los caladeros lejanos del sur; son buques de casco metálico y aire moderno. Las boniteras se convierten en barcos de altura con una nueva técnica naval y pesquera y el mundo de la marina de pesca toma un giro nuevo y sorprendente. Sólo los viejos nombres románticos e ingenuos se conservan en la nueva flota: el santoral, los «caprichos», los «jóvenes» y los «nuevos».

En 1962 son altas los bous MACAVÍ y APAGADOR y el bacaladero IPESA PRIMERO.

El MACAVÍ, de Pérez Hermanos, es una gran unidad, construida por Talleres Santo Domingo en Vigo; tiene 287 toneladas de registro y 38,37 metros de eslora, de propulsión a vapor y línea convencional pero moderna. Un hermoso buque. El APAGADOR, por el contrario, es un buque inglés antiguo, de estampa encantadora, construcción en caída acentuada que le hace aún más gracioso de silueta y con un larguísimo historial pesquero. Se construyó en 1902 en Aberdeen por Duthie & Sons; tiene 210 toneladas y 34,5 metros de eslora y máquina de vapor. En sus primeros años estuvo adscrito a la flota de Aberdeen con el nombre de CAIRNTOUL y en 1912 emigra al Brasil en donde con el nombre de PESCADOR trabajó con base en Río hasta los veinte, época en que pasa a Francia como LA BANCHE, con base en Boulogne. En 1930 se abandera en España para la casa Ojeda, de Gijón, con el nombre actual de APAGADOR. Al incorporarse a Santander pasa a propiedad de Francisco Maneiro y Ponce (19). En la actualidad ha sido amarrado pendiente de desguace.

(19) Siendo LA BANCHE, el 2 de enero de 1923, salvó la tripulación del vapor mercante español ORZARROSA, naufragado en un viaje de Bilbao a Newport. Al

El IPESA PRIMERO es un bacaladero que se construyó en Talleres del Astillero. Tiene 444 toneladas de arqueo y 39,6 metros de eslora, se trata de un buque de nuevo diseño, con aspecto de yate, y proyectado para la pesca del bacalao en mares lejanos. Tras una serie de dificultades surgidas en los comienzos de su explotación, esta unidad se enajenó y en la actualidad opera con base en Coruña y propiedad no montañesa; así pues, su vida activa en la matrícula fue cortísima.

Ya en los sesenta, se afincan con base en El Cuadro los buques parejas de Portuondo Uribarri. Empieza la pareja FAMILIA PORTUONDO y PORTUONDO HERMANOS, de 80 toneladas y 20 metros, construidos en 1954 en Guetaria, y sigue las JULIÁN PORTUONDO y URIBARRI de 127 toneladas y 23 metros, construidos por Solana en Santander, en 1963; los cuatro buques, así como el PORTU BERRI de 171 toneladas y 25 metros, construido igualmente por Solana, son de casco de madera. Recientemente han abandonado de hecho el puerto de Santander como base de sus operaciones.

Se incorpora también a la lista arrastrera santanderina la pareja viguesa de madera ANOZAMA y AMAZONA de 134 toneladas y 27,5 metros que perteneció a la flotilla Portuondo desde 1958 a 1963. Ambos buques continúan en la matrícula bajo la propiedad de la empresa Vapores Pesqueros, S. L.

En 1964 salen a la mar tres buques de máquina a popa y silueta heterodoxa, que fueron el CAPRICHIO DE COLINDRES y el CAPRICHIO MONTAÑÉS, de Betanzos y el AMBOMAR, de Gómez Lavín. Los dos primeros metálicos, de 142 toneladas y 24 metros fueron construidos en Gijón por Cantábrico-Riera y el último, de 123 toneladas y casco de madera de 22,2 metros se construyó por Solana en Santander.

También es alta en 1964 el magnífico buque de gran altura PEDROSA, de Escobedo, un frigorífico congelador que opera en los mares de África del Sur. Es de 474 toneladas y 44,3 metros y fue construido por Marítima del Musel.

En estos años empieza a tener vigor una sólida empresa continuadora en parte, de la tradición familiar de la antigua sociedad de los «puentes». Se trata de Nalda, S. A., que comenzó explotando desde 1960 los pequeños PUENTE PUMAR y PUENTE GAJANO y que en 1965 saca a la mar su primera unidad de nueva construcción, el MARINA NALDA, una «baca» de madera de 137 toneladas y 23 metros, construida por Solana en El Cuadro. Al año siguiente entra en servicio el LUCY NALDA, de casco de acero, 121 toneladas y 24,4 metros, construido por Santo Domingo en Vigo, y adquiere la pareja de madera M.^a ÁNGELES GONZÁLEZ y ELVIRA FERNÁN-

corregir pruebas este buque se encuentra ya amarrado en El Cuadro pendiente de desguace.

DEZ, de 180 toneladas y construcción montañesa que fueron armados en Alicante en 1965 por Astilleros de Calpe; tienen 30 metros y pertenecieron anteriormente a Antonio Alonso, de Santander.

Son baja en 1966 los dos pequeños «puentes» (20) y el LUCY NALDA se vende a armadores vigueses. Por el contrario, comienza la construcción de los NALDAMAR UNO y NALDAMAR DOS, que se entregan en 1967. Son barcos de madera para trabajar en pareja, con 125 toneladas de arqueo y 26,6 metros y han sido contruídos por Solana en Santander. A ellos siguen el NALDAMAR SEIS y NALDAMAR SIETE, de 160 toneladas, y casco de acero, que en la actualidad se terminan en los antiguos Talleres del Astillero, hoy Astilleros de Santander, mientras se ultiman los proyectos para la puesta de quilla de tres nuevas unidades. Es admirable y reconfortador el espíritu y el tesón de este jovencísimo y sólido armamento pesquero, que devuelve a Santander un prestigio marinero en esta rama que nunca debió haber decaído.

Ya en los últimos años, se registra el alta del marisquero congelador de puente a proa BARANDICA, de José Pérez Barandica continuador de una empresa tradicional en bajura; esta hermosa unidad, modernísima, de 240 toneladas y 29 metros, contruída en Pasajes en 1965 por Luzuriaga, opera en los mares de Mauritania y Senegal con base en Huelva. La venta del bou DONOSTIA, que ha vuelto a Guipúzcoa, y el desguace del veterano DORIS, a flote en El Cuadro (21). La entrada en servicio del magnífico bou TIRI, de 312 toneladas metros, contruído en Zumaya para el armador santanderino Daniel Ponce, la de la *baca* GEMA DEL MAR, contruída en Santander en 1967 con 182 toneladas para Abascal y Escobedo, y la constancia pescadora en las playas cantábricas de la flotilla del propio Solana, constituida por las *bacas* BEGOÑA y GIRÓN de porte menor, y las nuevas SAN MARTÍN DE ARRIBA y SAN MARTÍN DE ABAJO de acero y 150 toneladas, contruídas por el propio astillero de Solana y por Corcho.

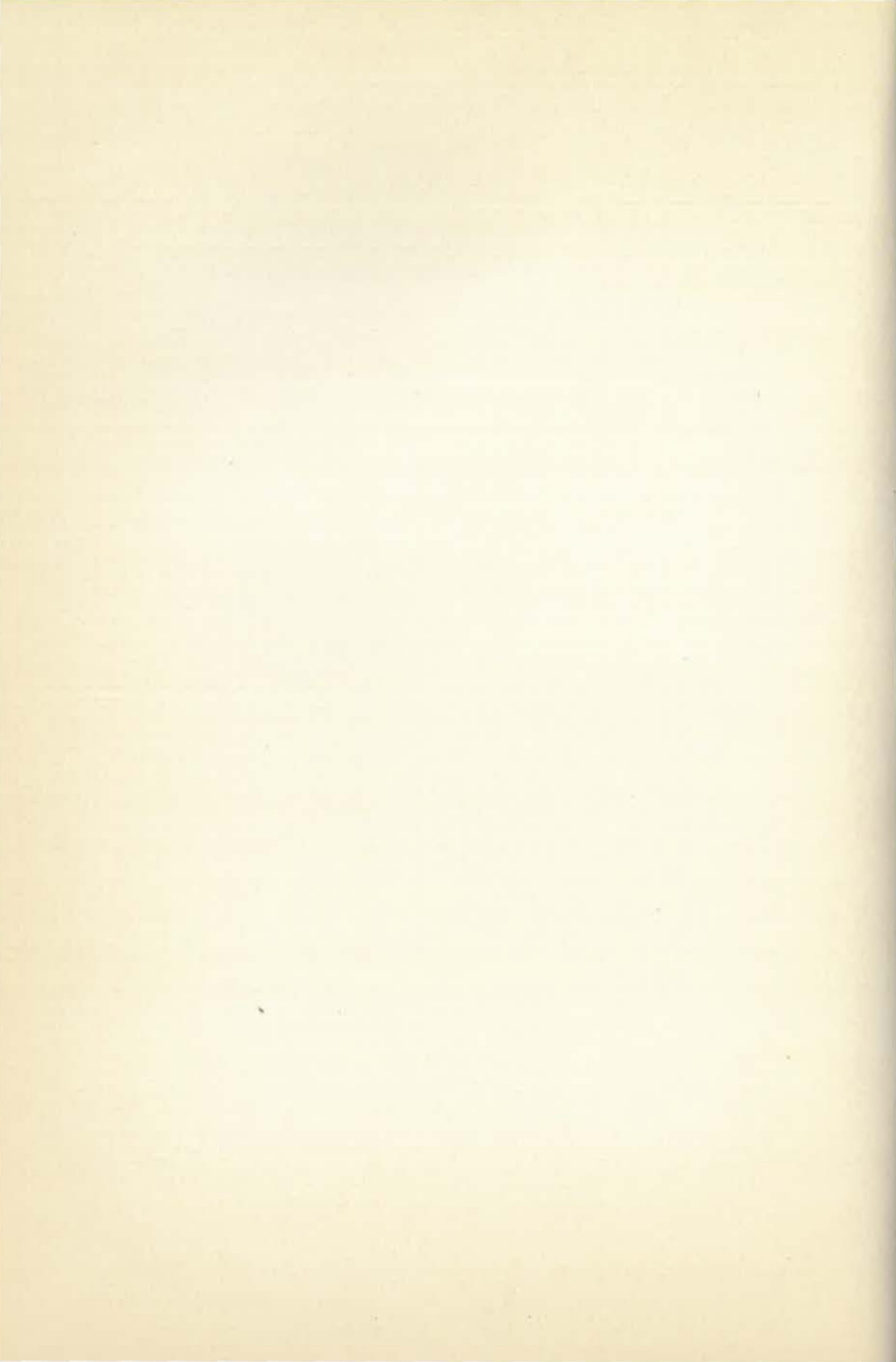
Y al terminar de escribir estas líneas se entrega en Vigo el bacaladero PEÑACASTILLO para Pérez, y en Santander el PUERTO CHICO, de 150 toneladas para la nueva empresa Mouro, S. A., que eleva a veintidós

(20) EL PUENTE PUMAR y el PUENTE GAJANO se amarraron en El Cuadro; el GAJANO se hundió espontáneamente una noche y hubo que reflotarlo. Ya en 1967 se llevan los dos cascos a la playa de Ambojo de Pedreña y allí van acabando sus días al son de cada pleamar que los va deshaciendo y enterrando en la basa poco a poco. Uno de ellos se incendió espontáneamente a principios de 1968.

(21) EL DORIS, entre su repertorio de aventuras en aguas santanderinas, cuenta en su haber con el hallazgo del remolcador rumano R-4 abandonado en la inverna da de 1950, cuando iba a entregarse desde Rusia a Rumanía, perdiendo el remolque en el Cantábrico.

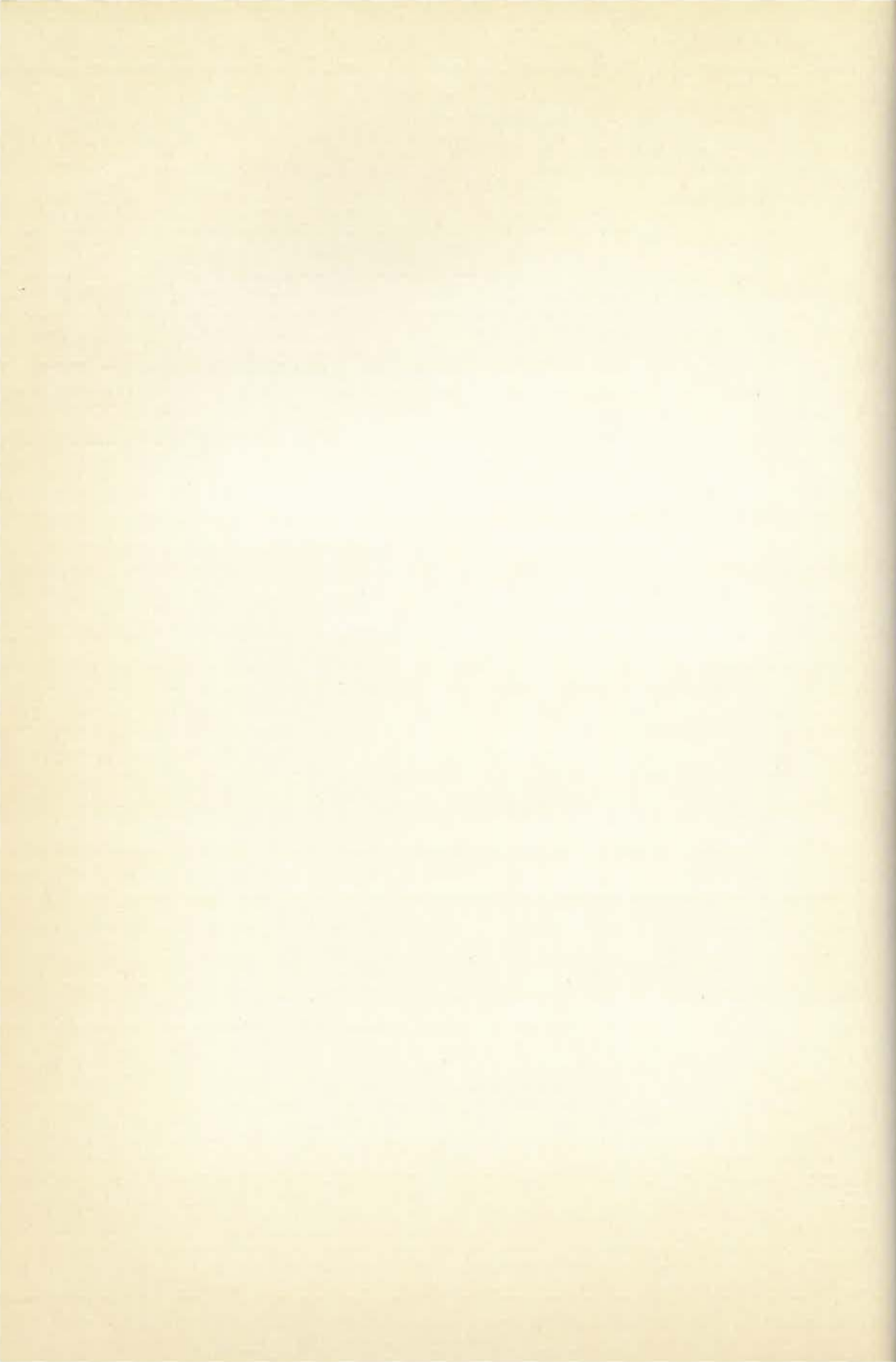
el número de unidades arrastreras con base en Santander en los actuales momentos, lo que dice por sí elocuentemente del esfuerzo y el progreso de esta actividad tan marinera y tan vinculada a la historia de la ciudad (22).

(22) A los 18 días de servicio, el PUERTO CHICO se incendió, el 29 de febrero de 1968, en las playas de Francia, siendo salvada su tripulación por el pesquero de Nalda ELVIRA FERNÁNDEZ, quien trajo además el casco incendiado hasta Santander.



DESPUÉS DE LA GUERRA

CAPÍTULO VII



Resurgimiento de la flota mercante montañesa de altura.—
Nuevo cambio de signo y otras perspectivas para el negocio
naviero.—El grupo Pereda.—Sus comienzos anteriores a la
guerra.—Los primeros *tramps*.—La flota petrolera de post-
guerra.—*Bulk-carriers* y buques especializados

LA Guerra Civil española, por su magnitud y sobre todo por su oportunismo en el tiempo—al margen de consideraciones de otra naturaleza que no son del caso—constituye una clara divisoria en la vida del país y en la de sus empresas e instituciones, y por supuesto, en la de sus hombres.

Por tal razón se hace en esta recopilación de datos, capítulo aparte de lo sucedido después de 1939. Y viene a reforzar esta tesis, el abismo insondable que en general, en la historia técnica y económica de la navegación mercante, se produce con el cataclismo de la segunda guerra mundial y que establece ya una precisa diferenciación entre los negocios navieros de anteguerra y los de postguerra, incubados éstos al dictado de otras premisas sociales absolutamente distintas.

Ni la financiación, ni la técnica naval, ni los tráficos clave, ni los mercados, ni la consideración de las personas se parecen casi en nada antes de 1936 y después de 1946; son diez años decisivos en la historia del mundo y radicales en la de la navegación. El único nexo entre ambas épocas—primer medio siglo y segundo medio siglo—es la misma mar, con su poderío, su inconstancia y su engañoso atractivo para con los capitales y los hombres.

El armamento familiar de *tramps*, que fue tradicional durante medio siglo en el Norte de España, ha dejado de tener absoluta viabilidad eco-

nómica y muere sin remedio con el desguace de las pocas unidades subsistentes de preguerra.

El cabotaje, barrido por la carretera, el ferrocarril y la burocracia oficial, desaparece sin remedio en toda Europa.

El transporte transoceánico de pasajeros se convierte en una razón sin sentido, con excepción de los cruceros turísticos de puro placer.

Por el contrario surge la vitalidad arrolladora del tráfico derivado del transporte del petróleo—sustituto del antiguo todopoderoso carbón regulador de la bolsa mundial de fletes—y el de materias primas a granel en cargamentos masivos y con empresas de vinculación industrial. Las líneas regulares de carga se especializan al máximo, y ponen en servicio unidades cada vez más costosas para defender sus posiciones ganadas a costa de tanto tiempo y trabajo.

Todos estos fenómenos, en mayor o menor escala, se han proyectado sobre nuestra matrícula y han causado en ella sus lógicos efectos. Es todavía muy pronto para juzgar o enfocar con lente histórica el desarrollo y la vida de nuestros barcos en los últimos treinta años, por ello, sin llegar a pormenorizar como en anteriores capítulos, traemos a éste la relación escueta y sin comentario, de lo acaecido en nuestra matrícula desde la guerra para acá.

Y no sería justo el pasar por alto el meritorio esfuerzo de los hombres que han echado a andar estas nuevas empresas en medio de la más absoluta penuria, con ausencia forzosa del «habitat» internacional que es como el agua para los peces, en el campo mundial del negocio naviero. Se han creado nuevos armamentos y se ha conseguido para el puerto y la ciudad un tono naviero de categoría que ha justificado en varias ocasiones la confianza para la gerencia de buques ajenos a nuestros capitales y aun a nuestra bandera. Cuando dentro de otros treinta años se enjuicie la labor de estas personas, se verá sin duda el mérito de su talla, tal y como hoy vemos el de aquellos pioneros de la navegación a vapor en el ocaso del siglo.

* * *

El grupo naviero más destacado, con gran diferencia, es el que aparece vinculado a la familia Pereda, actualmente bajo la Presidencia y gerencia de D. Fernando Pereda Aparicio. Es no sólo el más importante que ha existido en la historia de la matrícula, sino que ocupa hoy en día una posición privilegiada en la flota mercante nacional gracias a lo cual el nombre de nuestra ciudad figura entre los primeros de España por lo que a potencial de su flota mercante se refiere.

Éste, que podríamos llamar grupo Pereda, abarca a lo largo de su existencia una serie de empresas navieras de varias clases, con participaciones sociales de diferentes procedencias, varias de ellas sin vinculación jurídica alguna entre sí, pero en las que el sello personal de su capitán aparece como denominador común. Tres personas de la familia aparecen cronológicamente en el relato de la historia de estos armamentos, que comienzan a desarrollarse mucho antes de la guerra de España y por lo tanto que pertenecen a épocas que se narran en otros capítulos. Pero por no separar las etapas de la continuidad histórica familiar hemos preferido agrupar el relato de forma seguida en esta parte de la Monografía, por entender que es la segunda de dichas etapas, es decir, la de postguerra, la más brillante y por tanto la de más trascendencia—singular trascendencia, sin duda alguna—para la vida económica de Santander y su flota.

El primer naviero de esta familia es D. Fernando Pereda Palacio, capitán de la marina mercante, santanderino, que llegó a navegar en los barcos de vela de la matrícula y pasó a mandar en los últimos años del siglo pasado, varias unidades de la flota de Herrera en La Habana, entre ellas el SAN JUAN, cuyos episodios se refieren en otro capítulo de este libro. Al acabar la guerra con los Estados Unidos y producirse la independencia de Cuba, Pereda vuelve a Santander y toma el mando una temporada del primogénito de la Santanderina de Navegación, el PEÑA CABARGA. Enseguida pasó a desempeñar el cargo de Inspector de flota de la Vasco-Cantábrica de Navegación (hacia 1902) y posteriormente el de Gerente de la misma, que conservó hasta 1916. Era un hombre de gran carácter y muy definida personalidad. Su labor al frente de la marcha diaria de aquella importante naviera se refleja en la narración que se hace por separado.

Pero además de los barcos vizcaíno-montañeses de la Vasco-Cantábrica, Pereda llevó personalmente el negocio de algunos buques suyos, que podemos considerar como los iniciadores del grupo que ha venido ininterrumpidamente navegando durante más de sesenta años. Fueron estos el LÁZARO, EL GALLO y el FERNANDO.

El LÁZARO, es un barco que se remonta casi a la prehistoria de la marina española de vapor. Fue construido en astilleros ingleses desconocidos, hacia 1862 con el nombre de BESOS, para el armador gaditano Horacio Alcón que tenía un negocio importantísimo de vapores a mediados de siglo, que fue competidor de Antonio López, y que poseía una notable flota de buques con los nombres de los ríos españoles (Besos, Ter, Ebro, Francolí, Miño, Duero...). Tenía este BESOS 408 toneladas de registro y unas 500 de peso muerto, con 52,7 metros de eslora, 7 de manga y 3,1 de puntal; proa de violín y velamen auxiliar. Hacia 1885 pasa a propiedad de una antigua casa consignataria alicantina, Hijos de Carra-

talá, quien con el mismo nombre lo tiene en servicio hasta 1905; el 19 de febrero de 1895 naufragó viniendo de Orán a Alicante y fue reflotado.

Estando este barco en pésimas condiciones, fondeado y amarrado en la ría de Bilbao, fuera ya de servicio, fue adquirido por Pereda, quien lo reconstruyó y lo echó a navegar con el nombre de LÁZARO, escogido precisamente como prueba de la resurrección de aquel barco que parecía ya definitivamente muerto.

El LÁZARO navegó doce años con Pereda, al cabo de los cuales, en 1917, que era el mejor momento para su venta, fue cedido a un armador sevillano llamado M. Campos, quien lo dedicó a la navegación costera por el sur de España, pasándolo a la matrícula de Sevilla. En 1942 siendo de la propiedad de J. Ramos Campos, toma el nombre de A. SAN RAFAEL, conservando ya sin botolón la proa de violín y en 1941, se transfiere a la Naviera Comercial Axpe, del mismo Sevilla, quien lo reformó completamente poniéndolo un motor diesel y convirtiéndolo en un engendro adecuado para rendir frutos comerciales en sus últimos días. El 11 de diciembre de 1958, en un viaje de Gijón a Ferrol con carga de trasbordo, a causa de un temporal, se fue a las peñas en las Islas Gabeiras, cerca del Ferrol, partiéndose en dos, yéndose a pique y ahogándose siete hombres de su tripulación.

El GALLO, un barco que aparece nada menos que en cinco historiales navieros montañeses (y que por tanto, para no repetir pormenores, a ellos nos remitimos) fue de D. Fernando Pereda desde 1915 a 1916.

Este barco—petrolero—se encargó a Armstrong Mitchell en 1892 por la refinería de Desmarais, del Astillero. En 1901 pasó a la gerencia de Roiz de la Parra y en 1907 a la Sociedad Minero Cántabro-Asturiana. En 1915 lo compró Pereda y lo volvió a vender en 13.000 libras el 2 de enero de 1916, a Correa. Era un vapor de máquina a popa y unas mil toneladas de carga, con 52 metros de eslora. Correa fue el último propietario santanderino, porque de él pasó a Navajas, de Bilbao, y luego, en 1925, se fue al sur acabando por perderse en 1935 con el nombre de JAIME B.

El último barco de D. Fernando Pereda *senior*, fue el FERNANDO; uno de los pocos buques «turret» que ha habido en la flota mercante española. Se construyó con el nombre de DUFFIELD y en compañía de un gemelo llamado GARFIELD, en 1906 por William Doxford, de Sunderland, para la importante naviera inglesa Hunting, de Newcastle, que venía navegando desde 1874. El DUFFIELD—muy feo como todos los barcos de la clase *turret-deck*—con su enorme panza, su cubierta de puerto, y sus superestructuras largas y estrechas como un tranvía, tenía 3.838 toneladas de registro bruto y 6.600 de peso muerto; era de 350 pies de eslora, 50 de manga y 22 de puntal; llevaba una máquina de vapor de triple expansión y aparejo vertical. Tenía una proa horrorosa y unas singulares crucetas y masteleros para la antena de telegrafía.

Fue adquirido en 1925 y hasta 1927 tuvo que esperar bajo el pabellón panameño con el nombre de FERNANDO, hasta poder matricularse en Bilbao a nombre de la Compañía Naviera Pereda, S. A. Se vendió en 97.000 pesetas en 1932 a D. Andrés Vega Gorostegui, para el desguace, y fue troceado en el Astillero en el mes de abril. Detrás de él cayeron el OYARZUN, el TARRACO, el IGNACIA AGUADO y el PEÑA LABRA.

Cuando fue entregado a la chatarra todavía conservaba en los camarotes la Biblia, suministrada amorosamente por sus antiguos armadores británicos para «conforte» espiritual de sus oficiales.

* * *

La segunda etapa de esta historia naviera comprende a D. Luis Pereda Palacio, hermano de D. Fernando, consejero de la Vasco-Cantábrica de Navegación y antiguo alcalde de Santander. D. Luis fue presidente de una empresa que nació en 1928 con el nombre de Naviera Montañesa, S. A., adquiriendo un famoso barco: el RÍO BESAYA. De aquí surgió la continuidad en el nomenclátor de la flota a base de ríos de la provincia que ha venido prolongándose hasta el presente (1).

El RÍO BESAYA, un barco de casco de acero de 831 toneladas de registro bruto y 1.200 de peso muerto, se había construido en La Requejada en 1921 por Díaz Tejeiro, como máximo exponente de la capacidad de aquellos pintorescos e improvisados astilleros campestres. Tenía 60 metros de eslora, 8,88 de manga y 3,69 de puntal, por lo tanto era un poco mayor que el CARMENCHU, botado allí mismo en 1919 y perdido frente a Suances—querencia al chiquero—el 28 de agosto de 1920. Tenía una máquina de vapor de triple expansión y 450 caballos, montada por el propio Tejeiro. Se construyó sobre la margen derecha de la ría, en las proximidades del edificio construido para estación del Ferrocarril del Norte, y dio sus pruebas de mar en octubre de 1921, con pobre resultado de marcha. El barco, en homenaje a su cuna, se llamó RÍO BESAYA; era de máquina a popa, dos palos y construcción *raised quarter*, con puente al centro y bodegas por proa y popa del mismo. Desde su entrada en servicio hasta 1928 perteneció a la Constructora Montañesa, es decir, al propio Díaz Tejeiro y sus socios, hasta que en 1928 pasa a la recién constituida Naviera Montañesa, empresa con contraseña cuadra en ampolleta rojiblanca con las iniciales N M en azul sobre los triángulos blancos, y chimeneas negras en su origen (hoy amarillas).

(1) En la Naviera Montañesa participaban también D. Luis G. Domenech, D. Ramón Quijano, D. Bartolomé Darnís y D. Pedro P. Lemaure entre otros.

El segundo buque de la Naviera fue el RÍO MIERA. Este barco se construyó en 1920 en Likkerkerk por T. Van Duijvendijk para la Van Steen's Rijndereij, de Rotterdam, con el nombre de FRANS BORREMANS. Era el clásico carbonero del Mar del Norte, de máquina a popa, tres palos levemente caídos, puente al centro y pozo en la bodega del uno. El palo trinquete arbolaba sobre el castillo; el mayor por popa del puente para dar avío con puntal a la bodega n.º 2, y el mesana por proa de la chimenea y el guardacalor. Tenía 54,8 metros de eslora, 8,78 de manga y 3,73 de puntal, con 746 toneladas de arqueo bruto y 1.017 de peso muerto; máquina de triple y 600 caballos, con buena marcha.

En 1922 esta unidad fue adquirida por la naviera Martínez Rivas, de Bilbao, y abanderada en aquel puerto precisamente con el nombre de MARTÍNEZ RIVAS, hasta que en 1929 lo compra la Naviera Montañesa para rebautizarlo en 1930 RÍO MIERA. Pasó a mandarlo D. Ramón Blanchard, un notable capitán santanderino de la época velera.

El RÍO MIERA fue un barco asiduo de nuestro puerto y nuestros muelles y se mantuvo valientemente hasta en los peores momentos de crisis, transportando carbón y mineral del norte al sur y del sur al norte, imperterritito.

En 1934, la Naviera Montañesa vende su RÍO BESAYA a la empresa valenciana Sucesores de Viuda de Illueca. Fue a Valencia y quedó fondeado en el puerto exterior del Grao en espera de mejores tiempos para su reconstrucción; así se pasó toda la guerra de España y así fue encontrado milagrosamente a flote el día 1 de abril de 1939 al acabarse la campaña, todavía con el nombre de RÍO BESAYA en las amuras, pues aunque aprobado hacía muchísimo tiempo el cambio, no había habido ocasión ni humor para hacerlo en aquellos tres larguísimos años de la lucha civil. Después fue reparado y salió a navegar con el nombre de ROSA N. ILLUECA. Se perdió trágicamente por abordaje el 17 de mayo de 1967 (2).

El RÍO MIERA estaba el 18 de julio en Santander. Continuó haciendo varios viajes por el Cantábrico hasta que en noviembre de 1936 fue requisado. A las órdenes del Gobierno, fue a Requejada el 1 de noviembre en donde, por cierto, varó, teniendo que regresar a Santander a reparar

(2) El ROSA N. ILLUECA se reparó totalmente en 1943 y posteriormente, en 1953; se reconstruyó alargándosele la eslora en 1956, poniéndole proa lanzada y cambiando su máquina de vapor por un motor Krupp alemán de submarino, de 1943, de los que iban a pertenecer a la serie «G» de la Armada Española con proyecto alemán. La silueta se alteró por completo desde entonces, quedando convertido en un extraño barco, desproporcionado, larguísimo y calón, con chimenea baja y popa antigua, que llamaba prodigiosamente la atención por su extravagancia; tenía dos palos y un par de samsons. Cuando navegaba a 64 millas de Casablanca el 17 de mayo de 1967, en niebla, fue abordado por el mercante holandés FEZ, de 498 toneladas, que lo embistió echándolo a pique instantáneamente. Se ahogaron tres hombres de los quince que componían su dotación.

las averías sufridas, para salir de nuevo a cargar mineral a Dícido el 18 de diciembre con destino a Inglaterra. Más tarde fue a Leningrado a por cebada y se quedó allí internado por orden de las autoridades soviéticas. Con no pocos trabajos de la Dirección de Marina Mercante del Gobierno, se consiguió sacarlo y fue a caer el día 30 de octubre de 1938 en manos del crucero-auxiliar de la Armada Nacional CIUDAD DE VALENCIA (3) a las doce y media de la mañana.

Lo condujo a Hanstholm y allí se lo entregó al también crucero-auxiliar CIUDAD DE ALICANTE, quien lo condujo al Ferrol. En la maniobra de captura murió el cocinero del MIERA, alcanzado por una ráfaga de ametralladora que se le hizo desde el crucero para intimidar al mando del mercante a la rendición.

Fue devuelto por la Armada a sus propietarios en diciembre de 1938 en el puerto del Ferrol y salió en su primer viaje para Gijón en enero de 1939. Pasó a mandarlo D. Manuel Martínez Arnuero.

Todavía navegó bajo la contraseña de la Montañesa unos buenos años, hasta 1947, fecha en que pasó a Nueva Montaña, S. A., en cuyo servicio sucumbió la noche del 6 de diciembre de 1951 frente a Cabo Mayor por abordaje del mercante MOGADOR y cuyo relato se describe en otra parte de la obra.

El tercer barco fue el Río NANSA, adquirido ya después de la guerra española, cuando la Naviera Montañesa iba bajo las riendas de D. Fernando Pereda Aparicio, hijo de D. Luis. Cronológicamente este barco se incorpora antes de la venta del MIERA; concretamente en 1942.

Era una unidad con una disposición general idéntica a la de sus compañeros Río BESAYA y Río MIERA. Tenía máquina de vapor a popa; 857 toneladas de registro bruto, 1.050 de peso muerto, 57 metros de eslora, 10 de manga y 6 de puntal; la potencia que desarrollaba era de 500 caballos. Tenía un castillo y cubierta corrida con alcázar central en el puente; llevaba tres escotillas y dos palos y era muy tosco de líneas y de malas condiciones maríneas. Se había construido en 1921, con sus gemelos OLESA y BERGA, en Barcelona, por Astilleros del Mediterráneo (Cardona), con el nombre de CERVERA para la Sociedad Anónima Naviera Española (García del Moral) de Barcelona. En 1925 pasa a propiedad de Rómulo Bosch.

El 21 de agosto de ese año embarrancó en Port Saint Louis du Rhône, pero pudo reflotarse y salvarse.

Como antes se dice, es en 1942 cuando pasa a propiedad de Naviera Montañesa y, tras los trámites de rigor, cambia de nombre y toma el de Río NANSA, que mantiene hasta el fin de sus días. Pero bastante antes

(3) La captura se realizó durante el raid del CIUDAD DE VALENCIA, que dio por resultado el hundimiento del ALFONSO PÉREZ.

se vendió; concretamente en 1953 pasó a ser de la propiedad del antiguo armamento vigués de Vicente Suárez, quien lo respetó el nombre montañés hasta que lo desguzó en el año 1961.

Con la venta de este vapor la Naviera quedó sin buques hasta que, bastante después, ha resucitado su nombre en 1964 con la entrada en servicio de los butaneros ISLA DE MOURO e ISLA DE MARNAY.

Es en 1964 cuando adquiere el primero de los «islas». Se trata del antiguo MAYPA, un barco de 955 toneladas de registro y 1.420 de peso muerto, construido por Astano, en Ferrol, en 1958 para el armador gallego Luis Rial. Era un carguero pequeño, de motor a popa, con doce nudos de marcha, 69 metros de eslora, 11,5 de manga y 5,02 de puntal, perteneciente a una serie de cuatro casi iguales que eran el MANI, el MAYPA, el MARILÍ y el LALASIA.

En 1965 entra en servicio el ISLA DE MARNAY, que es un butanero de construcción; nacido en los Astilleros de la Unión Naval de Levante en Valencia en compañía de un gemelo llamado TAMAMES que pertenece a Cepsa. El MARNAY tiene 1.570 toneladas de registro y 1.108 de peso muerto, con 76,2 metros de eslora, 11,5 de manga y 6,28 de puntal, anda doce nudos y lleva motor de 1.400 caballos a popa como sus compañeros.

El aspecto externo de los dos «islas» es muy parecido, con proa lanzada, popa de crucero y palo mayor adosado a la chimenea. El MARNAY tiene tres tanques de gas cilíndricos que se proyectan como el lomo de una ballena sobre el combés, mientras que en el MOURO, que lleva seis superpuestos, sólo asoman a cubierta dos de ellos, empalmados por una estructura de borda a borda.

* * *

El primer barco de la propiedad de D. Fernando M.^a Pereda Aparicio, fue una auténtica sensación: el RÍO PAS.

El RÍO PAS nació para España y la matrícula en 1947 y fue el primer gran barco mercante de carga seca incorporado a la flota desde los días anteriores a nuestra guerra civil, con excepción de los «castillos» y «rías» que vinieron *mamu militari* y de los dos grandes «cabos» de pasajeros. Porque el RÍO PAS no se construyó en España, sino que milagrosamente se importó, a fuerza de entusiasmo, de tesón y de oportunidad. Este mercante, que durante bastantes años fue el de más bodega de la marina mercante nacional, se había construido por Vickers Armstrong en Barrow—buena cuna—en 1941, es decir, que pertenecía al esfuerzo de guerra del Ministry of Shipping (luego Ministry of War Transport), en sus comienzos. Era un barco del tipo «Y».

Los Y tenían 448 pies de eslora total, y 56 de manga; llevaba máquina de triple expansión; castillo a proa y cinco bodegas, de ellas la 3, entre el puente y el guardacalor con samsons de carga.

El Rfo PAS se botó en 1941, con 7.092 toneladas de registro y unas 10.000 de carga con el nombre de EMPIRE MORN (4).

De su misma clase y de su misma grada hubo otros cinco gemelos: EMPIRE BAXTER, EMPIRE GALE, EMPIRE MARCH y EMPIRE NOBLE. Iban todos fuertemente artillados y con equipo especial de puntales para la carga. Pero lo importante del EMPIRE MORN es que fue un CAMS.

¿Qué eran los CAMS? Los CAMS (carrier aircraft merchant ship) eran barcos mercantes bajo la «red ensign», pero que llevaban una catapulta instalada a proa, desde el palo trinquete al coronamiento de la roda, y sobre ella montaban un avión «hurricane» de caza. Estos barcos formaban en los convoyes y cooperaban a su defensa poniendo en el aire su avión cuando el convoy era atacado por los alemanes y el aparato, tras su actuación, naturalmente, se veía precisado a efectuar un amarizaje de fortuna que por lo general llevaba aparejada su pérdida; pero la protección de los mercantes bien valía un «hurricane» y su piloto medio-suicida.

Los CAMS operaron principalmente en la ruta de Murmansk para atacar a los bombarderos cuatrimotores germanos que diezmaban las formaciones aliadas que eran el cordón que sustentaba la resistencia rusa del frente.

El EMPIRE MORN tuvo una actuación destacada, principalmente durante el ataque alemán al convoy aliado PQ-18, en septiembre de 1942, en viaje de ida a Rusia. Durante la batalla aeronaval que se desarrolló fueron abatidos 35 aviones germanos y el caza de nuestro CAMS derribó uno de ellos. Entonces el MORN tenía una chimenea delgada con un gran sombrerete de rejilla para proteger su inflamable «hurricane» de las chispas de los hornos.

El 26 de abril de 1943, cuando navegaba frente a Casablanca en 33° 52' N y 7°-50' W, tocó una mina y voló toda su popa, desde la escotilla del cuatro, perdiendo todos los finos, codaste, hélice y bovedillas. Así fue remolcado hasta Gibraltar y así estaba, todavía con su catapulta en el castillo, cuando en 1947 lo compró D. Fernando, llevándolo a Cádiz.

El barco, que aparentemente estaba en trance de desguace, se reconstruyó en Matagorda y salió a la mar en 1947 con popa nueva, nueva chimenea y superestructuras, y bandera española. Llevó contraseña con la letra P del Código y navegó sin descanso en el tráfico tramp de altura, en viajes a América casi de continuo.

(4) Todos los barcos del Ministry of War llevaron nombres con el prefijo EMPIRE.

En su estreno de llegada a Santander, tocó entre boyas en las agujas rocosas que entonces existían en aquella comprometida zona, y hubo de sufrir una importante reparación en las planchas de pantoque.

En 1963 se vendió a Marcosa (Marítima Colonial de Comercio, S. A.) de Madrid, quien lo ha conservado su nombre, castigando de esta forma al río pasiego, que no ha podido disponer de sí para un nuevo ahijado en la flota del grupo Pereda, tal como ha ocurrido con el Río Miera, el Río Besaya y el Río Nansa.

El segundo barcarrón, que se incorpora en 1952, es para la comunidad naval Fernando Pereda-Nicomedes García y era también un barco *standard* aliado del tiempo de la segunda guerra mundial: un liberty.

Se construyó en Richmond, California, en noviembre de 1943, por la Permanent Metals Co., con el nombre de R. F. PECKHAN y hacía el número 2.180 de los 2.580 de su tipo que se pusieron en servicio en los Estados Unidos de América. Era del subtipo EC2-S-C1 y sus características principales eran 7.696 toneladas de registro, 11.317 de peso muerto con 139,74 metros de eslora total por 17,38 de manga y 8,71 de puntal. Cubierta corrida, casco soldado, cinco bodegas con máquina de vapor en el centro (tres bodegas a proa y dos a popa del puente) y los tres palos clásicos de los «liberty» erizados de tangones y redes y sembrado de emplazamientos para ametralladoras y cañones.

Estando navegando bajo el control de la United States Lines, fue abordado por falsa maniobra en un convoy, a la altura de la bodega n.º 2, por estribor, quedando casi partido en dos. Se vendió como chatarra; lo trajeron desde Alejandría para su desguace en Cádiz y Pereda lo salvó de la muerte en 1951 y lo echó de nuevo a navegar con los colores nacionales y el nombre de Río TAJO (el «río» excepcional del grupo, que no es de la provincia de Santander).

El TAJO ha sido el único liberty auténtico que ha existido en la flota mercante española y ha prestado excelentes servicios en ella, conservado siempre con auténtico primor.

En 1962 D. Fernando Pereda vendió su parte al otro copropietario y el barco, conservando su nombre, salió del rebaño montañés. A pesar de ello lleva todavía la matrícula en su popa, porque ni en Madrid ni en Segovia hay—por ahora—puerto de mar con comandancia de Marina para matricularlo. Pertenece pues, a esa familia de barcos con nuestra matrícula, procedentes de navieras con residencia en el interior y que por nacimiento o construcción tienen oficialmente la «vecindad» de Santander, prácticamente sin vinculación alguna con nosotros. Recientemente ha pasado a propiedad de Marcosa, igual que el Río PAS.

Entre 1954 y 1955 se confían a la administración del grupo Pereda tres petroleros que constituyen la Naviera Estelar, al servicio de la refinería española de Escombreras. Al pasar a este régimen de explotación, se convierten en otros tantos «ríos» montañeses, conservando su matrícula en Panamá. Fueron el RÍO DEVA, el RÍO BESAYA (segundo de este nombre) y el RÍO MIERA (segundo de este nombre, también).

El RÍO DEVA era un petrolero antiguo y bastante malo construido, en 1930 por Armstrong, en Newcastle, con el nombre de ATILA para la naviera noruega A. S. Varild, de Oslo. Tenía 7.913 toneladas de registro bruto y 12.350 de peso muerto, con 461 pies de eslora, 59'8 de manga y 33'9 de puntal. De construcción clásica, con castillo, alcázar y toldilla, llevaba un motor diesel del propio astillero, proa, chimenea y arboladura rectas y callejones interiores en la superestructura de popa. Fue capturado por los alemanes en la ocupación de Noruega e incorporado a la Marina de Guerra germana con el nombre de SAARBURG. En junio de 1945 se devolvió a su armador, y en 1946 se vendía a la Naviera Estelar.

No dio buenos resultados y se desguazó en Inglaterra en 1955.

El RÍO BESAYA y el RÍO MIERA eran dos barcos noruegos del armador Thorvald Berg, de Tonsberg que se llamaban MARINA y MONTANA respectivamente. El MARINA se había construido en 1935 por los Deutsche Werft de Hamburgo y tenía 9.449 toneladas de registro y 14.823 de peso muerto. Sus medidas en pies ingleses eran 483'11 por 66'1 y 28'5. Tenía un motor de dos tiempos construido en Berlín y era de línea más bonita que el DEVA, con proa ligeramente lanzada, superestructura de puente estrecha con unos callejones de portas grandes en la cubierta principal muy características. Fue desguazado en Italia en 1960.

El MONTANA era más moderno. Se había empezado a construir en los primeros días de la guerra mundial en Goteborg por los astilleros de Gotaverken, pero no se pudo terminar y entregarse hasta el final de las hostilidades en 1945. Tenía 10.606 toneladas de arqueo y 15.530 de peso muerto, con 515'2 pies de eslora, 64'5 de manga y 24'8 de puntal. Era de motor; y motor construido por el propio astillero. Externamente era casi igual al BESAYA pero el puente era distinto con los callejones inferiores sin portas.

En el primer viaje que dio este buque al Golfo Pérsico, después de abierto el Canal de Suez, tras la primera guerra de los egipcios y los israelíes, fue abordado por el través de babor, delante del puente, por el mercante americano EXCHANGE, de la American Export Lines. Tuvo que reparar en los «roads» del Canal.

En 1965 se desguazó en la factoría de Recuperaciones Submarinas de Parayas a donde llegó en el mes de junio, pintado, flamante y arranchado—un cadáver presentable—como si se tratara del viaje de pruebas.

En 1957 nació incidentalmente una naviera, llamada Hispano-Cubana de Navegación, con domicilio en Santander, que tuvo dos buques por muy poco tiempo. Fueron el VILLAFRANCA y el VILLANUEVA, que pertenecían a los primeros programas de la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante; concretamente al tipo «A» de 1942 (A1 y A2) que era idéntico al de los primeros buques de Cofruna.

Los dos se empezaron a construir en 1946 en los astilleros Echevarrieta de Cádiz; el VILLAFRANCA se entregó en julio de 1948 y el VILLANUEVA en noviembre de 1949. Estos barcos «A» formaban una serie de diez unidades (que luego se redujo a ocho) que tenían 2.917 toneladas de peso muerto para 2.540 de arqueo con 89,57 metros de eslora, 13,16 de manga y 7,62 de puntal; llevaban una máquina de vapor recalentado de 1.800 caballos, capaz para dar hasta los 14 nudos en pruebas. La construcción de los ocho «A» se repartió así: dos a la Naval de Sestao, cuatro a la de Matagorda y dos a los astilleros de Cádiz. Los primeros fueron el VILLAGARCÍA y el VILLAVICIOSA; los cuatro siguientes los VILLABLANCA, VILLACASTÍN, VILLAMANRRIQUE y VILLAMARTÍN; finalmente los dos de astilleros gaditanos son nuestros VILLAFRANCA y VILLANUEVA (5).

La estampa de estos barcos, con algunas pequeñas variantes en el diseño de la chimenea de los más modernos, era idéntica, a base de una superestructura maciza en el alcázar, muy característica y que resultó común en los buques escandinavos. El equipo propulsor—de circunstancias—no fue muy feliz, por lo que se refiere a los generadores de vapor.

En 1957 pasa la pareja gaditana a la Hispano-Cubana de Navegación, sin cambiar el nombre y sí sólo el color de la chimenea; en vez del rojo de la Elcano se pintaron crema con el coronamiento negro sin anagrama.

El destino de ambas unidades iba a ser preferentemente en aguas del Caribe, pero una serie de dificultades técnicas y de personal entorpecieron profundamente el plan iniciado. En 1959 se vendieron ambos buques a la compañía Ybarra, de Sevilla, quien tras tenerlos una larga temporada con sus antiguos nombres, les puso en 1963 al VILLAFRANCA, CABO DE PINAR y al VILLANUEVA, CABO PEÑAS, pintándolos los colores clásicos de la Vasco-Andaluza en las chimeneas.

* * *

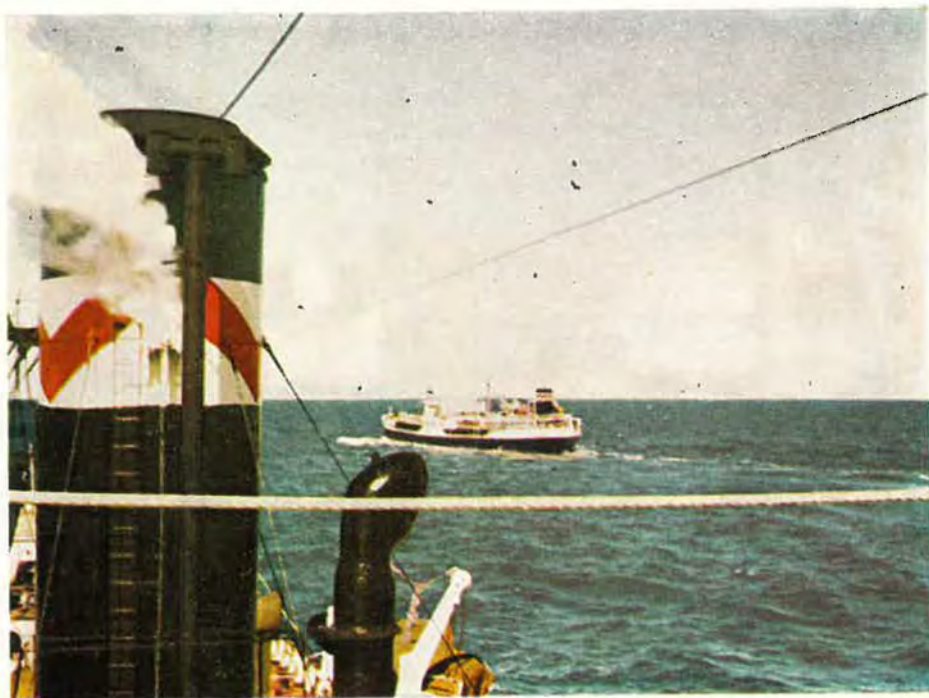
Los dos armamentos capitales del grupo Pereda son la Naviera de Castilla y Transportes de Petróleos, S. A., que arrancan con buques similares desde 1959.

(5) El VILLAMANRRIQUE y el VILLACASTÍN pasaron a ser los ESLA y GENIL de Pinillos respectivamente. El VILLABLANCA y el VILLAMARTÍN los ALMENARA y ALCACER de Cofruna y los VILLAGARCÍA y VILLAVICIOSA se vendieron a Portugal tomando desde entonces los nombres de SETE CIDADES y LAGOA.



La vida de la matrícula se sucede ininterrumpidamente. — Arriba: un óleo de Martínez Abades que se conserva en las oficinas de Bergé y Cía. y corresponde al momento de transición de la vela al vapor; es una romántica estampa de las viejas máquinas del muelle de tabla. Abajo: encuentro en alta mar de dos unidades modernas con los colores montañoses.

(Foto cortesía SR. BARAJA)





Pesqueros en el muelle de Calderón. En primer término el bou CÁNTABRO n.º 2
y a continuación las parejas LIÉBANA y CABUÉRNIGA



El arrastrero IPESA PRIMERO construido en el Astillero en 1962. Registra 440
toneladas



El FERNANDO era un buque del tipo «turret» construido en 1906 en Inglaterra.
Cargaba 5.500 toneladas y se desguazó en El Astillero en 1932



El primer Río BESAYA, construido en la Requejada en 1921. Vendido en 1934,
pasó a ser ROSA N. ILLUECA y fue hundido por abordaje en 1967



El Río Pas antes de su reconstrucción, tal y como fue adquirido con el nombre de EMPIRE MORN. Obsérvese la catapulta para un avión, en el castillo



El Río Pas después de su total reconstrucción en 1947. Se botó el año 1941 en Barrow y sirvió al Ministerio de Transporte inglés con el nombre de EMPIRE MORN durante la 2.^a guerra mundial



El Río TAJO fue construido en los Estados Unidos en 1943 y se importó en 1952.
Era un «liberty» con 10.150 toneladas de carga



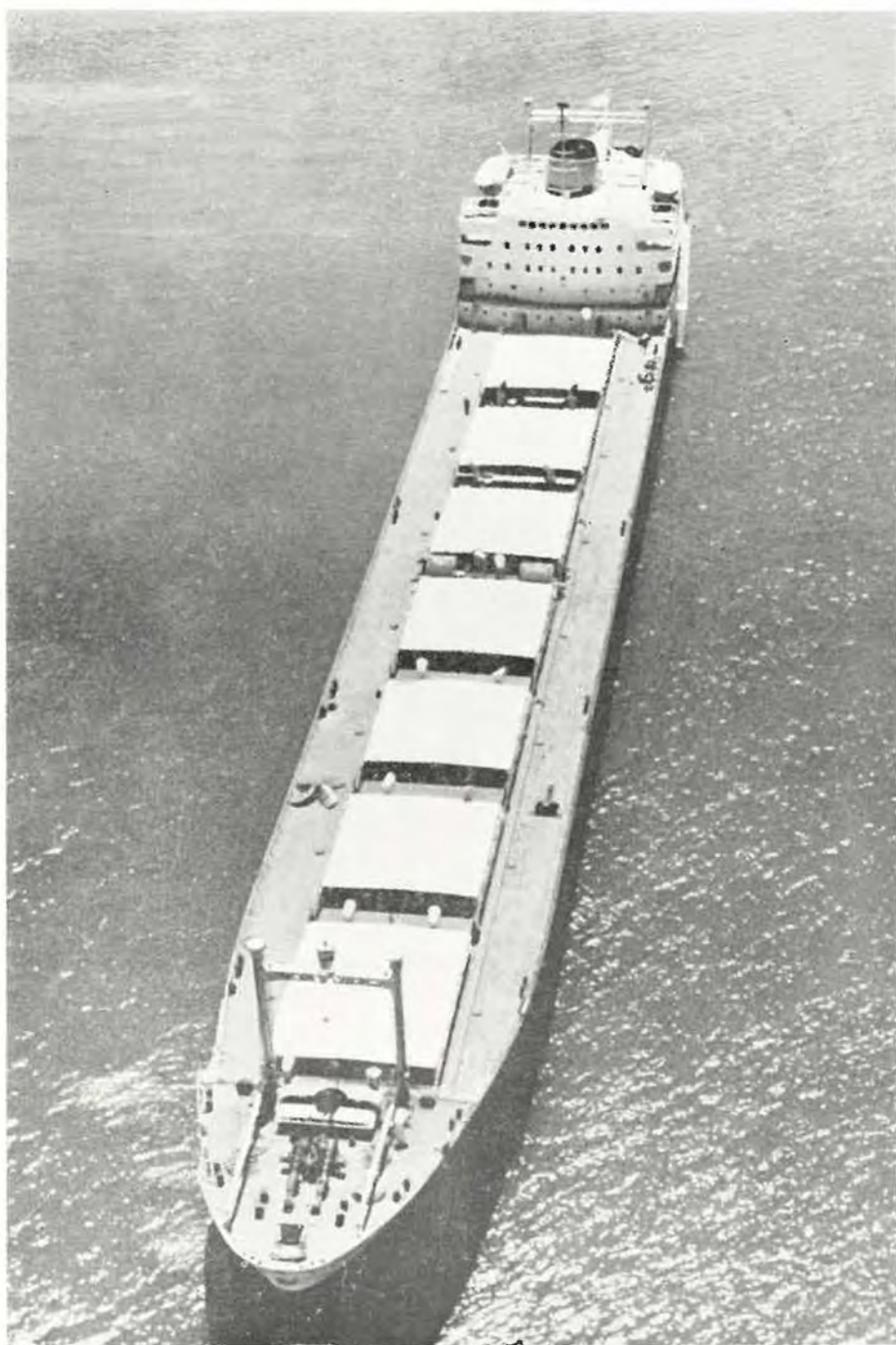
El Río DEVA, construido en 1930 en Newcastle con el nombre de ATILA. Durante la guerra mundial sirvió en la Marina de Guerra alemana con el de SAARBURG. Se desguazó en 1955



El BONIFAZ de 20.000 toneladas, que se construyó en 1959 y fue hundido por abordaje el 3 de julio de 1964 en las costas de Galicia



El buque tanque PIÉLAGOS, de 20.000 toneladas, construido en 1959 en Cádiz



El granelero MINAS CONJURO, de 20.500 toneladas construído en Sevilla en 1961
para la Naviera de Castilla

Naviera de Castilla adquiere en construcción los petroleros T-7 y T-8 del programa de la Empresa Elcano. El tipo T, ha sido una larga serie de tanques de 20.000 toneladas escasas de carga, que empezaron por el ESCATRÓN y siguieron hasta un total de 16 (6).

Las características de esta clase de buques fueron: una eslora máxima de 172,47 metros; manga de 21,67; puntal 11,93; registro bruto de 13.000 toneladas; potencia de 7.380 caballos, motor diesel y velocidad en pruebas de 15,5 nudos. Su silueta era convencional y bien proporcionada, a base de las tres estructuras clásicas, un solo palo en el puente y dos pares de posteleros en cubierta.

El primer barco que se recibió fue el BONIFAZ, con 12.942 toneladas de registro y 19.557 de peso muerto. Se construyó en Astilleros de Cádiz y se entregó en 1959.

El final de este buque fue trágico. El día 3 de julio de 1964 poco después de las diez de la noche, cuando navegaba en lastre con niebla, desde Coruña a Cartagena, abordó con el petrolero francés FABIOLA de 32.125 toneladas de registro, a la altura aproximada de Cabo Finisterre. El BONIFAZ se incendió, por efecto del enorme choque y se hundió pereciendo 25 personas en la catástrofe, que está bien presente en el recuerdo de todo Santander. Los supervivientes fueron recogidos por los barcos extranjeros SETAS y SLOMAN-MÁLAGA y llevados a Vigo. Colaboré en la operación de rescate el destructor JOSÉ LUIS DIEZ. Mandaba el BONIFAZ el capitán D. José Miguel Amézaga, que actuó con gran serenidad. El FABIOLA, que venía cargado totalmente, desapareció del lugar del siniestro y recaló por sus propios medios al puerto francés de destino.

La trágica pérdida del BONIFAZ ha sido la más importante de la historia de la marina montañesa en los últimos años.

En 1959 se entregó también a la Naviera de Castilla el PIÉLAGOS, que perteneció como T-8 al programa Elcano. Sus características son prácticamente iguales a las del BONIFAZ. Fue construido igualmente por Astilleros de Cádiz, S. A., y en la actualidad continúa en servicio.

En 1961, la Naviera de Castilla incrementó su flota con su primer unidad de carga seca; fue el granelero MINAS CONJURO, procedente igualmente de los programas Elcano y construido por los Astilleros Elcano de Sevilla. Es una unidad de motor a popa, 15.808 toneladas de arqueado bruto y 21.254 de peso muerto; con 169 metros de eslora, 22,5 de manga y 14,15 de puntal. Su potencia es de 7.300 caballos y su velocidad de 15,5 nudos. Tiene siete bodegas, una sola cubierta y está desprovisto de

(6) No todos pertenecieron a los programas de Elcano. Fueron los siguientes: ARTOLA, BONIFAZ, RÍO CUBAS, RIBAGORZANA, PIÉLAGOS, MEQUINENZA, ÁSTORGA, COMPOSTILLA, MARÍA DE LOS DOLORES, DURANGO, VALMASEDA, ESCOMBRERAS, ALBUERA, PUENTES DE GARCÍA RODRÍGUEZ, ESCATRÓN y PUERTOLLANO. El último, el ÁSTORGA, se entregó en 1961.

medios de carga. Lleva un solo palo de señales en el puente y ha sido el primer *bulk-carrier* de la flota mercante española. Se adquirió en construcción y presta servicio desde su entrega, ininterrumpidamente.

En 1965, se unió al MINAS CONJURO su unidad gemela el MENDOZA. Construido igualmente por los Astilleros de Sevilla de la Empresa Elcano, a cuyos programas perteneció originariamente. La diferencia con el MINAS es que está dotado de equipo completo de carga, compuesto de cinco pares de samsons con sus correspondientes maquinillas sobre mesetas, y 14 puntales de cinco toneladas.

El último buque de Naviera de Castilla es el tanque SARDINERO de 34.067 toneladas de registro bruto y 53.000 de peso muerto. Tiene 227,80 metros de eslora, 32,30 de manga y 15,95 de puntal. Tiene 17.000 caballos de potencia y desarrolla una velocidad de 15,5 nudos; su equipo propulsor es de turbinas de vapor con dos calderas.

En el momento de su entrega en octubre de 1966 por la Empresa Nacional Bazán del Ferrol del Caudillo, era el mayor buque de toda la flota nacional. Su alto grado de automatización y control ha sido una de sus más notables características y una auténtica novedad en España.

Simultáneamente al desarrollo de la Naviera de Castilla, surge el de su compañía hermana Transportes de Petróleos, S. A., que comienza en 1959 con la puesta en servicio del MARÍA DE LOS DOLORES, otra unidad del tipo T, pero ésta construida por la Naval en sus Astilleros de Matagorda. Se entregó en 1959 y sus características técnicas y externas son prácticamente iguales a las de sus gemelos de la Naviera.

En 1960 se une a Transportes el último tanque de la clase T del grupo; fue el RÍO CUBAS, igualmente terminado por la Sociedad Española de Construcción Naval en su factoría gaditana de Matagorda. Tanto el MARÍA DE LOS DOLORES como el RÍO CUBAS continúan en servicio.

La tercera unidad de Transportes de Petróleos se ha incorporado en 1965 y es el *bulk-carrier* LUIS PEREDA, proyectado inicialmente como de 15.000 toneladas de carga y construido según los planos de los dos graneleros de la factoría de Sevilla. Así pues, es una unidad gemela del MINAS CONJURO y del MENDOZA. Al igual que el MINAS carece de medios propios de carga, habida cuenta de la dotación de utillaje de los puertos en que por su gran porte ha de tocar de ordinario para hacer operaciones. El LUIS PEREDA ha sido construido también en la factoría de Matagorda, por la Naval, y es el mayor buque de la matrícula que ha entrado en el puerto.

Esta es, de forma muy esquemática, la composición de la flota actual de las dos más importantes navieras montañesas, que en estos momentos tienen en construcción otras dos unidades de 100.000 toneladas (PABLO GARNICA y MAGDALENA) y dos *bulk-carriers* de 65.000 pendientes de construcción aún. La naviera de Castilla lleva contraseña morada con rombo

amarillo y el castillo heráldico; su chimenea es amarilla con la contraseña a los costados y los barcos son de casco negro. Transportes de Petróleos pinta sus cascos de gris y en la chimenea amarilla lleva una contraseña igual a la de Naviera Montañesa, pero con las iniciales T P en vez de las N M de aquella.

* * *

Transportes Frigoríficos Marítimos, S. A., ha nacido en 1966 y como su nombre indica, arma una flota de mercantes frigoríficos, de porte relativamente pequeño, consagrados a servicios de línea, preferentemente al África del Sur para recoger el producto de las capturas de pesca de las flotillas españolas que operan en aquellas distantes aguas.

En la actualidad, esta compañía tiene en servicio las siguientes unidades: RÍO MIERA (3.º de este nombre), RÍO ASÓN, RÍO NANSÁ (2.º) y RÍO BESAYA (3.º).

El RÍO MIERA es el antiguo mercante SER, construido en 1961 por Enrique Lorenzo, de Vigo, para los armadores Luis y Miguel Rocafort. Cuando se botó tenía 999 toneladas de arqueó y 2.664 de carga, con 72,10 metros de eslora, 11,32 de manga y 4,50 de puntal; motor diesel a popa de 1.680 caballos y 11 nudos de andar. Perteneció a estos armadores hasta 1966, en que ha sido adquirido por Transportes Frigoríficos Marítimos y totalmente reconstruido como buque frigorífico de 87.000 pies cúbicos y 1.776 toneladas de registro en los Talleres del Astillero, y entregado con el nombre de RÍO MIERA, con lo que es el tercer buque del grupo Pereda que lleva este nombre. El RÍO MIERA, como todos los de su clase, es un barco limpio, blanco, de líneas modernas y con dos pares de samsons de gol por proa y popa de la caja.

El RÍO ASÓN se construyó en 1965 por la Constructora Naval de Matagorda, Cádiz, para la Compañía General de Pesquerías y Frigoríficos con el nombre de PUNTA EUREKA; tenía 1.475 de arqueó y 2.200 de peso muerto, con 84.000 pies cúbicos. Este buque, era pues un frigorífico desde la grada y de los primeros que se hicieron en España. Su eslora es de 75,35 metros, la manga 12,10 y el puntal 6,75. La potencia de su motor es de 2.300 caballos y la velocidad de 14 nudos. Su silueta, parecida a la del MIERA, difiere en la arboladura, que en este ASÓN es de dos palos bípodes, más el de señales en el puente.

El RÍO NANSÁ y el RÍO BESAYA son dos flamantes unidades entregadas por Astano, del Ferrol del Caudillo, en 1967. Tienen 90.000 pies³, 1.700 toneladas de arqueó y 1.800 de peso muerto, con 88,9 metros de eslora por 12,1 de manga y 6,75 de puntal. Son barcos finísimos de línea, con un solo palo adosado a la chimenea (moda muy ferrolana) y grúas

de carga para las tres escotillas. El motor es de 2000 caballos y la velocidad obtenida de 13,5 nudos.

A esta preciosa flotilla de frigoríficos que pinta los cascos de blanco y las chimeneas amarillas con contraseña y ésta similar a las demás del grupo Pereda con las iniciales correspondientes, se unirá en breve para su explotación un buque ajeno, que lleva el nombre de EL PUNTAL, perteneciente a la Financiera Montañesa. Este barco es el antiguo ASSEBURG, un frigorífico alemán de 2.993 toneladas de arqueo y 3.300 de peso muerto, que se construyó en 1959 por Kieler Howaltdtswerke, de Kiel, para la famosa naviera germana H. Schuldt, de Hamburgo.

Cuando navegaba en viaje de Amberes a Guayaquil en abril de 1966, sufrió un gran incendio en situación 42°-53' N y 11°-53' W y fue abandonado por su dotación. Posteriormente fue hallado y remolcado a Coruña por el remolcador SEEFALKE. Se extinguió el incendio y se vendió como chatarra, abandonado por el armador a su asegurador. Totalmente reconstruido en Astilleros del Noroeste (Astano) de Ferrol, será una magnífica unidad frigorífica conservando su equipo propulsor que estaba como nuevo. Este buque es de máquina al centro y silueta totalmente distinta a la de los de la flotilla de Transportes Frigoríficos. Por su tamaño y sus líneas, será una unidad que llamará la atención cuando entre en servicio dentro del presente año.

* * *

Agregadas al grupo Pereda, quedan varias unidades sueltas que incidentalmente se incorporaron a él al final de sus días. Han sido los vapores R. RIDAURA, RÍA DE VIGO y AMPURIES. Esperando su inexorable destino, pero todavía en la brecha rindiendo servicios, figuran el MAR NEGRO, hoy Rfo PISUEÑA, y el SOMÍO.

El R. RIDAURA fue un barco muy unido a Santander. Se botó por Ropner, en Stockton en 1891 y era un casco de pozo, de 2.434 toneladas de registro y 4.725 de carga; máquina de triple con dos calderas y 9 nudos de andar. Se botó con el nombre de ELWICK y hasta 1906 perteneció a T. Appleby, de West Hartlepool; desde 1913 perteneció sucesivamente a los armadores Ballingall & Co. y W. Coupland, ambos de West Hartlepool, y en 1913 pasa a la matrícula de Bilbao.

Empezó siendo TRECE de la Compañía de Rafael Ferrer, que numeró sus buques y en 1916, al constituirse la flota propia de Altos Hornos de Vizcaya, se incorpora a ella en donde toma el nombre de JAIME GIRONA.

Fue requisado cuando la guerra de España y en un viaje con carbón asturiano de Gijón a Bilbao, el 26 de marzo de 1937, navegando muy cerca de la costa, tocó en un bajo de piedra en las proximidades de Cabo Mayor. Entró de arribada en Santander y se hundió adrizado al Sur de la Canal, en la desembocadura de las Huertas, dejando libre el acceso al puerto. El agua le quedó a la altura de la cubierta en bajamar, y por encima del puente en la plea.

Se reflotó en 1938 tras no pocos y difíciles trabajos, porque cuando venía remolcado hacia el muelle, zozobró por falta de estabilidad tumbando noventa grados y hundiéndose en la Canal. El buque fue después trasladado, según estaba, a menos fondo y adrizado por medio de una cama de arena montada sobre el costado.

Al cabo de cinco años el JAIME GIRONA volvió a navegar bajo la propiedad de D. Eugenio Valdés, y en 1943 pasa a la Valenciana de Cementos en donde se rebautizó R. RIDAURA.

Hasta 1965 no fue incorporado al grupo naviero que estudiamos y a los dos años justos de su adquisición fue desguazado en Alicante.

La Naviera Morey fue una empresa catalana que cuando se liquidó, a raíz de la inesperada muerte de su gerente D. Francisco Morey en 1964, tenía en servicio unas cuantas unidades de carga muy viejas; eran el AMPURIÉS, el RÍA DE VIGO, el JOSIÑA, el TORRAS Y BAGES, el RÍA DEL FERROL. Condenadas al desguace prácticamente todas ellas, se fueron deshaciendo con excepción de los primeras, que aún llegaron a navegar, concretamente una corta temporada, bajo las banderas del grupo Pereda; desde 1965 a 1966.

El AMPURIÉS era el célebre CASTILLO AMPUDIA, de la Empresa Elcano. Un barco de aspecto rarísimo, de pozos, con palos dobles hasta los masteleros inclusive, que llamaba la atención en cualquier puerto. Se había construido en 1912 por Rijckek S. B. Co., en Rotterdam, para la famosa Compañía Real Holandesa (KNSM) de Amsterdam, con el nombre de CHARON, que enseguida cambió por el de JASON. Tenía 105,6 metros de eslora, 14,75 de manga y 7,31 de puntal, con 3.209 toneladas de registro y 5.340 de peso muerto. En 1934 se vende a Rusia, incorporándose a la Sovietflot con el nombre de KATAYAMA, con el que fue capturado el 17 de octubre de 1938 en el Mediterráneo por el minador de la Armada Nacional VULCANO e incorporado a la Gerencia de Buques Incautados. Anteriormente había sido detenido por el CANALEJAS, por el LÁZARO y por el LARACHE y las tres veces hubo de soltarse y devolverse. Era pues, un buen «cliente» de las costas españolas en guerra.

Pasa a la Elcano y ésta lo cedió en alquiler a Trasatlántica durante once años, en los que hizo la línea regular a Norteamérica. Se restituyó en 1955 y finalmente en 1959 pasó a la Naviera Morey; a poco se le modificó el nombre dejándolo en AMPURIÉS a secas.

Estando navegando ya bajo la gerencia del grupo Pereda, tuvo un accidente en un puerto italiano y así fue decretado su desguace «in situ», por lo que vino a acabar sus días en Italia sin regresar jamás a España.

El RÍA DE VIGO se había construido por la Irvine SB Co., en Hartlepool para los armadores británicos J. & C. Forsters, de Newcastle, con el nombre de NEWFIELD. Tenía 3.821 toneladas de arqueó y 6.460 de carga, con 110,38 metros de eslora, 15,38 de manga y 8,02 de puntal; máquina de vapor a carbón de 1.200 caballos y nueve nudos de marcha. Era un buque hermoso y de buen aspecto. A poco de botarse cambió su nombre por el de APSLEYHALL y en 1922 pasa a ser CYMRIC QUEEN, de E. Owen & Son, de Londres. En los treinta se vende a la Nailsea SS Co., en donde pasa a ser NAILSEA BROOK y después, entre 1935 y 1937, BOSCOMBE CHINE. En 1937, con el nombre de HELIOS, fue adquirido por el concierto naviero hamburgués August Bolten y sorprendido por la guerra mundial aquí en España. En 1943 pasó a la propiedad de la Empresa Elcano y en 1948 a la Naviera Morey.

En 1965 siguió la suerte de toda la flota Morey, pero tuvo la oportunidad de navegar aún unos cuantos meses bajo la gerencia de las flotas de Pereda. El 31 de julio de 1966 vino a Parayas y se desguazó.

El RÍO PISUEÑA, antiguo MAR NEGRO, es un barco histórico. Se construyó en 1930 en Euskalduna para la Marítima del Nervión con su gemelo el MAR CÁNTABRICO; era una pareja de buques realmente sensacional, y la muestra más perfecta de lo muchísimo que había mejorado la industria de la construcción naval en España al filo de los treinta. Tenía 128,16 metros de eslora, 16,46 de manga y 10,36 de puntal, con dos motores de 3.750 caballos y dos hélices; 15 nudos de marcha; proa recta, castillo, popa de crucero y superestructuras amplísimas. Se construyeron ambos buques para la línea regular de carga general con el Golfo de Méjico. Tenían 6.632 toneladas de registro y 7.600 de carga.

En julio de 1936 estaba en puertos españoles del Mediterráneo. Enseguida fue requisado por el Gobierno para que participase activamente en las operaciones de desembarco de Mallorca. Su primer viaje fue con milicianos de Barcelona a Mahón y después continuó transportando unidades a las playas mallorquinas, cooperando luego al reembarque de los restos de la fracasada expedición.

En agosto de 1937 regresaba de Odesa cargado de camiones y material de guerra. Fue torpedeado por submarino sin que fuese alcanzado y entró de arribada en Argel. Parte de la dotación, en combinación con agentes nacionales, se adueñó del buque, avisando de su salida a las unidades de guerra nacionales que estaban al acecho. El MAR NEGRO con su tripulación ya adicta a la causa de Burgos, entró en Cagliari y al salir de este puerto se entregó al crucero-auxiliar nacional REY JAIME I el día 1 de septiembre de 1937. Mandaba el barco D. Antonio Vélez. Se

unieron al convoy el día 4 el CANARIAS y el BALEARES, quienes lo escoltaron hasta Ceuta y Cádiz.

El 5 de septiembre de 1937 se ordenó la requisa y transformación del MAR NEGRO en crucero-auxiliar, labor que se llevó a cabo en la Naval de Sestao y que se completó en Carraca con la instalación de lanzacargas. Quedó convertido en un crucero con 300 hombres, cuatro cañones de 150 en montajes simples superpuestos, otros cuatro de 8,8 antiaéreos y cuatro ametralladoras. Salió de Bilbao el 20 de mayo de 1938 para Ferrol a tomar la dotación de munición y de allí a Cádiz.

Operó en el Mediterráneo y en especial en aguas de Italia. Participó en el desembarco y ocupación de Menorca en febrero de 1939 y en la revista naval de Cabo Salou celebrada el 22 del mismo mes. El Jefe del Estado presenció el desfile de las unidades de la Escuadra desde el MAR NEGRO constituido en buque insignia de circunstancias.

Participó igualmente de forma destacada en la ocupación de Barcelona, en las fallidas operaciones de ayuda a la sublevación de Cartagena en marzo de 1939 y en la liberación de Valencia, Gandía y Denia.

Al llegar la paz continuó en la Marina de Guerra como crucero-auxiliar hasta el 19 de octubre de 1939, fecha en que se decretó su devolución a los armadores. En la Marítima del Nervión ha continuado años y años hasta que en 1966 fue adquirido por Naviera de Castilla y Transportes de Petróleos conjuntamente, por lo que su contraseña vino a ser una combinación de las de estas dos importantes flotas, es decir, la ampolleta roji-blanca y el rombo de Castilla.

El MAR NEGRO fue reparado en el Astillero, para su adaptación al tráfico de graneles, que es el que practican en altura los buques de carga seca de su nueva gerencia y a poco salió a navegar como un carguero más por los años que le queden de vida. Recientemente ha tomado el nombre de otro río montaños: Río PISUEÑA.

Finalmente el SOMIÓ, es un venerable anciano de 1896, construido en Sunderland por S. P. Austin & Son para los famosos carboneros ingleses W. Cory & Sons, de Londres. Tenía 1.269 toneladas de arqueo y 1.740 de carga y se llamaba HARBORNE. En 1918, cuando la Cory cambió el nomenclátor de sus buques, pasó a ser el CORBURN y en 1922 se adquiere por la Cía. Marítima Elanchove, de Bilbao, que lo pone por nombre EA. Este mismo nombre conservó desde 1939 a 1952 bajo la gerencia de la Cía. Anónima de Navieros del Norte, hasta que en 1952 lo compra Santiago Rivero de Gijón y pasa entonces a ser SOMIÓ; así ha continuado a pesar de haber pasado por otras manos, como las de Letasa, desde 1964 a 1967.

En la actualidad espera su desguace, navegando valientemente a las órdenes de Transportes Frigoríficos. Es un veterano del tipo *raised quarter deck*, con una caja a proa y media a popa, y tiene 71,6 metros de

eslora, 10,37 de manga y 4,76 de puntal; andaba nueve nudos con su antigua y robusta máquina de tres cilindros.

* * *

Tanques Ibéricos es otra naviera cuyo tráfico en España está confiado a la experiencia comercial del grupo Pereda. Posee un buque algibe llamado CADAQUÉS que lleva agua potable procedente de la desembocadura del Fluvial al puertecito de Cadaqués, precisamente. Este barco se construyó en 1965 en Haugesund con el nombre de BIRK para la Red, Odfjell, de Bergen, (Noruega), y en 1967 cambió de pabellón pasando al de Alemania y a la propiedad de Eckhardt & Co., de Hamburgo, en donde se llamó HANS.

A principios de 1967 fue adquirido por Tanques Ibéricos y trasladado a remolque desde Hamburgo por el remolcador W. Th. Stratmann al Astillero. Aquí se reconstruyó totalmente quedando convertido en un gracioso yate-algibe, porque tal parecía cuando salió a su quehacer pintoresco el día 4 de julio de 1967, con una capacidad de 775 metros cúbicos de tanques para aguada. Las características son: 499 toneladas de registro, 800 de peso muerto, 52,35 metros de eslora, 9,6 de manga y 3,9 de calado, con doce nudos de andar.

Las casas consignatarias: Yllera.—Tanques para mineral

LA casa consignataria de buques de Yllera tenía abierto su escritorio en Santander desde mediados de siglo—1847—y fue pasando de generación en generación hasta nuestros días. Representaba, entre otras, a las compañías de vapores llamadas «La Bandera Española» y «La Puertorriqueña», importantes empresas anglo-españolas que tenían a fines del siglo XIX servicio regular desde Liverpool a Puerto Rico y La Habana con escala en Santander.

Entre los despachos de Aduana y la descarga de los vapores fue transcurriendo el tiempo, y el negocio pasaba de Elías Yllera a Teótimo Yllera, a Vda. de Yllera, a Sucesores de Yllera y finalmente a D. Ángel Yllera Barbáchano, figura local de gran prestigio y laboriosidad que nació en 1884 y falleció en 1956.

A partir del final de la contienda española se incorporan al quehacer del negocio sus tres hijos mayores y es a partir de entonces cuando la firma Yllera, dentro de la continuidad de su negocio comercial marítimo, inicia el camino naviero.

En 1946 adquiere en construcción una pareja de buques pesqueros con casco de acero de 167 toneladas, que se terminaba en los Astilleros de J. Fernández Montes, de Gijón. Se les puso los nombres de PEÑA LABRA y PEÑA VIEJA, como continuación a la tradicional nomenclatura de la Santanderina de Navegación, en la que D. Ángel tuvo alguna participación y de cuyo paso por la historia marítima santanderina conserva un cálido recuerdo.

Fueron unos buenos barcos, todavía de vapor, pero con cascos muy bien armados que rindieron de forma excelente y que se vendieron en 1949 a una casa armadora de Pasajes, cuando empezaban los primeros

síntomas del declive de la pesca de arrastre en los caladeros tradicionales del Gran Sol.

El PEÑA LABRA y el PEÑA VIEJA, como se dice en el capítulo relacionado con la flota pesquera, fueron las primeras parejas santanderinas que usaron combustible líquido en las calderas. El PEÑA VIEJA naufragó en 1965 en la costa de África ahogándose cuatro de sus hombres, entre ellos el patrón de costa y el maquinista.

En 1949 nace la Naviera Astro bajo la presidencia de D. Ángel y con su hijo mayor Manuel, al frente de la gerencia. Esta sociedad adquiere de la Naviera Bachi tres buques pequeños que estaban amarrados en aguas de Bilbao y que se llamaban CANOPUS, URGULL y ALTAIR.

El CANOPUS y el URGULL eran gemelos, aun cuando el primero había sido construido en 1944 en Valencia por la Unión Naval de Levante, mientras el segundo lo había sido en 1945 por los Astilleros Luzuriaga de Pasajes. Tenían 399 toneladas de registro bruto y 500 de peso muerto, con 41,52 metros de eslora, 8,05 de manga y 3,40 de puntal; llevaban motor a popa y tenían castillo y toldilla, dos bodegas, un solo palo entre las escotillas y un puente minúsculo. Su nota más característica era la horrible popa de crucero de que estaban dotados, si bien el conjunto de la silueta era gracioso y proporcionado.

Este tipo de buque, procedente de los tiempos de la segunda guerra mundial, se repitió en otras unidades como los VIRGEN DE LA LUZ y VIRGEN DEL LLUCH de Enseñat, el PROCYON, el LEZO y el MARI CARMEN LUZURIAGA. Todos ellos fueron ordenados en principio por la Compañía Comercial Marítima de Transportes, que hacía el tráfico de mineral a puertos de la zona europea controlada por Alemania. Sin embargo tan sólo el CANOPUS llegó a navegar bajo su controseña (que por cierto era una estrella blanca sobre fondo azul), mientras que el URGULL fue sorprendido en construcción por el fin de la contienda mundial y se entregó directamente a la Naviera Bachi, antigua empresa bilbaína y sucesora de la Marítima de Transportes.

Tras una serie grande de dificultades nacidas del triunfo aliado, los barcos de Bachi quedaron en disposición de libre navegar, y por tanto el CANOPUS y el URGULL en condiciones de buscarse comprador (7).

El tercer buque del lote Bachi fue el ALTAIR, que era algo diferente a los anteriores. De aspecto muy parecido, con 399 toneladas de arqueó y 500 de peso muerto, 40,88 metros de eslora, 8 de manga y 3,30 de puntal, difería en la popa, que era recta y redonda. El ALTAIR, claro está, también lo vendía Bachi y también procedía de la Comercial Ma-

(7) Los barcos de Marítima de Transportes llevaban nombres de estrellas; el URGULL, como sus gemelos el LEZO y el MARI CARMEN L. por no haber sido entregado a esa naviera no llegaron a tenerlos.

ritima de Transportes (nombre de estrella) pero en su origen había sido construido en 1942 por Astilleros del Cantábrico, de Gijón, para la naviera Suardiaz con el nombre de MARIBEL; junto con un gemelo suyo llamado LINETTE. La pareja pasó a poder de Marítima de Transportes en 1943.

Don Alejandro Zubizarreta, gerente de Bachi, firmó la escritura de compraventa en Bilbao y los tres costeritos a motor vinieron a Santander, a donde fueron trasladadas sus respectivas matrículas, que eran las de los puertos de su construcción.

Cuatro años duraron estos barcos en la Naviera Astro, durante los cuales iniciaron un servicio regular—el primero con buques españoles de este pequeño porte—entre puertos de la península y los del Norte de Europa. Fue ésta una experiencia no muy brillante económicamente—todos los comienzos de línea regular son siempre difíciles—pero sí muy certera, que abrió el camino a muchísimas proas españolas de otras empresas y matrículas que han llegado a consolidarse en este difícil y comprometido tráfico.

El ALTAIR sufrió una explosión de gas butano en botellas—que llevaba de cargamento—en el puerto de Casablanca y a raíz de ese accidente vino a Santander en donde fue totalmente reconstruido, cambiándosele el antiguo motor—escaso de fuerza—por el del MARY CARMEN LUZURIGA—gemelo del URGULL como hemos dicho—que se había perdido en la costa de Portugal el 5 de febrero de 1948, embarrancando en una playa cerca de Cabo Carvoeiro y que se fue desguazando en seco.

El ALTAIR quedó pues, con nuevo motor, nuevas estructuras y alojamientos y un doble fondo en sus bodegas; pero precisamente, cuando terminó las obras, apenas si tuvo tiempo de hacer un viaje bajo la contraseña del astro rojo en el cénit de siete rayos, porque con sus dos hermanos era exportado a Indonesia con la autorización del Gobierno español.

Una compañía norteamericana—Korody—llevó a cabo la operación y los tres barcos se entregaron en un astillero de Hamburgo—Eittensseiner Ossenwerke—en donde los arreglaron para el nuevo destino, poniéndoles cumbres para toldos, espardeles, alojamientos para pasaje multitudinario, etc.

El exceso de barcos pequeños nuevos, en España, buscaba de esta forma un desahogo lógico, que debió siempre haber continuado, incluso a escala superior.

Los tres barcos santanderinos de la Djawatan Pelajaran con los nombres de TONGKOL (el CANOPUS), TRIPANG (el URGULL) y BUBARA (el ALTAIR) largaron a popa, por curiosa coincidencia, prácticamente la matrícula que ya llevaban en el palo, puesto que los colores nacionales indonesios son blanco y rojo en dos únicas franjas.

El viaje desde Hamburgo a Djakarta de los tres costeros santanderinos recuerda irónicamente el viaje de las carabelas de Colón por lo insólito y desproporcionado. Sin embargo dos de ellos llegaron por sus propios medios y sin novedad al archipiélago oceánico. En cambio el BUBARA (el viejo ALTAIR) se hundió en 12°-46' N y 47°-22' E, en pleno Golfo de Aden, tras sufrir un violento incendio en el viaje de ida. Sucedió exactamente el 13 de junio de 1952. Según los libros registros del Lloyd's aún navegan los otros dos, de isla en isla por el Pacífico.

A cambio de la exportación de los tres costeros, el Gobierno autorizaba la importación de un barco grande y ese fue, tras una meticulosa prospección del mercado inglés, el DANBY de la famosa Ropner Shipping Co., que al venir a España se llamó ASTRO.

En 1957 la casa William Gray, de West Hartlepool, recibió el encargo de Ropner para construir el buque número 153 de su poderosa flota, cuyo origen se remonta a 1870. Fue el DANBY un barco de tipo *long bridge*, es decir, con pozos en las bodegas extremas de proa y popa; con 4.280 toneladas de registro bruto y 7.600 de peso muerto. De 120,9 metros de eslora, 16,22 de manga y 8,18 de puntal, máquina de vapor de triple expansión, proa recta y ligeramente lanzada, popa de crucero bien proporcionada y superestructuras *split*, es decir, partidas para dar avío a la gran escotilla n.º 3, y cinco bodegas en número con un total de seis escotillas y dos pares de samsons, además de los palos clásicos. El DANBY, como todos los barcos de Ropner, iba pintado de verde oscuro con un gran cintón blanco a la altura de la cubierta de arqueo. Era un barco bonito, bien proporcionado, de corte moderno y tradicional al tiempo y sobre todo muy bien construido y excepcionalmente económico de consumo, como hijo que era de la época en que los peniques resultaban decisivos a la hora de las cuentas de viaje.

En la segunda guerra mundial navegó sin descanso todos los mares del globo. Su actuación más destacada tuvo lugar cuando iba en un convoy, que había salido de Londres el 27 de marzo de 1943 con material de guerra y aviones para el teatro mediterráneo. Su formación fue atacada sin descanso por submarinos alemanes, sufriendo importantísimas pérdidas; en un momento determinado fueron torpedeados simultáneamente y hundidos, los mercantes KATHA y DOGRA; el DANBY, seguía sus aguas en la formación, inmediatamente detrás; era noche cerrada y la mar gruesa. El capitán Riding, que mandaba el DANBY, eligió la heroica desobediencia al estilo Beatty y abandonando la formación, estuvo durante cuatro horas con la máquina casi parada y a la vista del enemigo, recogiendo con sus propios botes a los camaradas que se debatían sobre las olas entre la vida y la muerte. Fue un acto heroico y humano, no muy ortodoxo en las duras reglas de la guerra naval, pero sí muy hermoso según las caballerosas tradiciones de la marina mercante.

A fines de 1952 se firma la compra del DANBY y en 1953 se abanderaba en Cartagena, trasladando automáticamente su matrícula a Santander con el nombre de ASTRO. Entonces, con el Río PAS, constituía lo más lozano de la flota de tramps de altura española; un verdadero orgullo para la matrícula. Su primer capitán fue D. Roberto Fernández Almiñanaque, de Suances.

La vida del ASTRO ha transcurrido dentro de la lógica normalidad. Tiene en su haber el intento de salvamento del costero español TOURAN cuando navegaba de Burela a Avilés con apeas; tuvo éste una vía de agua y pidió socorro; el ASTRO lo tomó a remolque, pero acabó naufragando a la altura de Cabo Vidio.

El ASTRO ha navegado todos los mares y en la actualidad agota sus días en el tráfico maderero de la Guinea. Y en los primeros de este año, ha estado a punto de sufrir un serio percance, frente a las costas guipuzcoanas, por avería en la máquina, en una noche de fuerte temporal.

* * *

Confiada la gerencia al grupo Yllera, existió una sociedad marroquí, Unión Atlántico, que poseía una unidad; una buena unidad. Se trataba del antiguo petrolero de la Anglo-Saxon Petroleum Co. (Shell) de Londres, LYRIA, construido en 1946 en Belfast por Harland & Wolff. Este buque de motor, perteneciente a la serie «L» de aquella fenomenal flota, se vendió en 1955 y fue transformado en granelero con un arqueo de 6.690 toneladas y un peso muerto de 9.352 y con una gran estructura *trunk* sobre cubierta. Esta operación de la transformación de un buque tanque en bulk-carrier para mineral, en aquellos años se puso de moda, y fue relativamente corriente en el mundo naval; los barcos conservaban sus tanques laterales y la fila central, con doble fondo se habilitaba para el transporte de minerales pesados. El LYRIA pasó a llamarse YEBALA con 446'2 pies de eslora, 54'8 de manga y 25'8 de puntal. Tenía entonces matrícula hispano-marroquí, de Río Martín, largaba la bandera mercante de nuestro protectorado (que por cierto era roja con ángulo verde y el sello de Salomón) y movía los minerales de aquella zona. Con la llegada de la independencia de Marruecos y la desaparición de la zona española de Protectorado y de su bandera, quedó disuelta la sociedad y se exportó el buque, que aún navega con el mismo nombre transportando mineral de hierro desde el continente africano a los puertos de Europa, y desprovisto de masteleros. En marzo de 1960 remolcó y salvó al mercante holandés TEUN que navegando de Requejada a Goole con pirlita,

A fines de 1952 se firma la compra del DANBY y en 1953 se abanderaba en Cartagena, trasladando automáticamente su matrícula a Santander con el nombre de ASTRO. Entonces, con el Río PAS, constituía lo más lozano de la flota de tramps de altura española; un verdadero orgullo para la matrícula. Su primer capitán fue D. Roberto Fernández Almiñanaque, de Suances.

La vida del ASTRO ha transcurrido dentro de la lógica normalidad. Tiene en su haber el intento de salvamento del costero español TOURAN cuando navegaba de Burela a Avilés con apeas; tuvo éste una vía de agua y pidió socorro; el ASTRO lo tomó a remolque, pero acabó naufragando a la altura de Cabo Vidio.

El ASTRO ha navegado todos los mares y en la actualidad agota sus días en el tráfico maderero de la Guinea. Y en los primeros de este año, ha estado a punto de sufrir un serio percance, frente a las costas guipuzcoanas, por avería en la máquina, en una noche de fuerte temporal.

* * *

Confiada la gerencia al grupo Yllera, existió una sociedad marroquí, Unión Atlántico, que poseía una unidad; una buena unidad. Se trataba del antiguo petrolero de la Anglo-Saxon Petroleum Co. (Shell) de Londres, LYRIA, construido en 1946 en Belfast por Harland & Wolff. Este buque de motor, perteneciente a la serie «L» de aquella fenomenal flota, se vendió en 1955 y fue transformado en granelero con un arqueado de 6.690 toneladas y un peso muerto de 9.352 y con una gran estructura *trunk* sobre cubierta. Esta operación de la transformación de un buque tanque en bulk-carrier para mineral, en aquellos años se puso de moda, y fue relativamente corriente en el mundo naval; los barcos conservaban sus tanques laterales y la fila central, con doble fondo se habilitaba para el transporte de minerales pesados. El LYRIA pasó a llamarse YEBALA con 446'2 pies de eslora, 54'8 de manga y 25'8 de puntal. Tenía entonces matrícula hispano-marroquí, de Río Martín, largaba la bandera mercante de nuestro protectorado (que por cierto era roja con ángulo verde y el sello de Salomón) y movía los minerales de aquella zona. Con la llegada de la independencia de Marruecos y la desaparición de la zona española de Protectorado y de su bandera, quedó disuelta la sociedad y se exportó el buque, que aún navega con el mismo nombre transportando mineral de hierro desde el continente africano a los puertos de Europa, y desprovisto de masteleros. En marzo de 1960 remolcó y salvó al mercante holandés TEUN que navegando de Requejada a Goole con piritita,

sufrió una avería, llevándolo hasta Bilbao, y en diciembre de 1964 varó peligrosamente al entrar cargado en la ría de Avilés, pero pudo salir con ayuda de una flotilla de remolcadores.

* * *

Otro buque de intereses extranjeros cuya gerencia estuvo confiada al grupo varios años, fue el también antiguo petrolero de la Shell, NUCULANA. Este barco era más viejo que el LYRIA, pues se había construido en 1942 en Newcastle por Hawthorn Leslie y que por tanto, pertenecía a los planes de construcción británicos de guerra; concretamente a la serie «N», como su nombre indica. El NUCULANA era un barco de 483'4 pies de eslora, 59'4 de manga y 27'6 de puntal. En junio de 1949, cuando navegaba a largo de las costas gallegas, embarrancó en la playa de Baldayos. Para su reflotamiento se enviaron desde Inglaterra poderosos elementos, tales como el remolcador sueco FIRTJOIF, los ingleses TURMOIL y EMPIRE DACE y los holandeses RODE ZEE y ZWARTE ZEE. Con toda esta jauría de remolcadores y la propia máquina del buque, consiguió salir el día 30 de junio y fue llevado hasta Ferrol, en donde se le hizo una importantísima reparación, ya que había quedado quebrantado y con un gran boquete entre los tanques 4 y 5.

Tras una larga temporada amarrado en Londres, fue vendido y transformado en bulk-carrier para minerales, quedando con un registro de 5.549 toneladas y un peso muerto de 12.000. No fue muy feliz la puesta en servicio de éste, por otra parte, excelente buque, ya que coincidió con uno de los más bajos momentos del mercado de fletes; el AVE, que así se llamaba entonces, vino a amarrar a Santander y estuvo en la cepa del cargadero de la Correa en el Astillero, una larga temporada.

Después, fue testigo de la guerra de los seis días entre árabes y judíos que le sorprendió en la misma boca del Canal de Suez teniendo que regresar y dar la vuelta por el canal de Panamá, para llevar su cargamento al Japón, regresando de Australia con lingote a Bilbao; en ese viaje el buque dio completa la vuelta al mundo y al final fue vendido para su desguace en Formosa.

* * *

Una sociedad madrileña, Suministros Industriales Agrícolas, S. A., formada por importadores de abonos, adquirió un viejo buque español, el PONTE DEL PASAJE, en 1958 y confió la gerencia del mismo al grupo

Yllera. El barco pasó a llamarse SALITRE y realizó los pocos viajes que le quedaban en su ya larguísima vida, siendo desguazado en 1962.

El SALITRE era un barco que se había construido nada menos que en 1888 en Whitby, por T. Turnbull & Sons para H. Baxter & Co., una firma de la localidad, con el nombre de FALSHAW. Tenía 2.282 toneladas de registro y 3.395 de peso muerto, con 87,78 metros de eslora, 11,64 de manga y 6,40 de puntal, y con una máquina de vapor de triple y 800 caballos que le daban 9 nudos de andar. Era un barco de pozo exactamente igual—algo mayor de tamaño—que el famoso PEÑAS ROCÍAS de la Santanderina de Navegación; es decir, con castillo, entrepuente con rancho en la bodega dos, y media caja en la 3 y 4 con toldilla y cámara a popa.

Tenía dos palos y una chimenea muy caídos y apenas si llevaba superestructura alguna sobre la cubierta principal. Era un tipo de buque muy común a fin del siglo pasado, no exento de gracia y atractivo, aunque, por supuesto, perfectamente anacrónico en nuestros días.

En 1908 el FALSHAW pasa a llamarse IVANHOE, de la propiedad de Mcclay & Mac Intyre, de Glasgow, y en 1919 como CITY OF RHEIMS, de Hydra SS. Co., de Londres, siempre con bandera inglesa. Se hundió en 1920 y se reflotó en aguas británicas. Un corto período de los veinte recibe el nombre de CITÉ DE REIMS (bandera francesa) y en 1928 pasa a ser griego, matrícula de Itaca y propiedad de C. Theophilatos.

Durante la guerra de España se dedicó, como tantos otros, al tráfico con los puertos bajo el Gobierno de Madrid y en una de sus peligrosas excursiones fue capturado por el patrullero UAD-KERT de la Marina de Guerra Nacional, en el Estrecho de Gibraltar, el 28 de marzo de 1937 y conducido a Algeciras. Allí fue declarado buena presa y pasa a propiedad del Gobierno de Burgos como transporte militar de guerra con el nombre precisamente de ALGECIRAS. El 1 de julio de 1938 pasa a la Gerencia de Buques Incautados y con ella a la Empresa Nacional Elcano de la Marina Mercante en donde tomó el nombre de CASTILLO TARIFA.

En 1953 fue adquirido por los armadores coruñeses Ponte Naya y tras una gran obra de transformación en la que le nacieron nuevas superestructuras, chimenea y arboladura (rectas, por cierto) salió a navegar con el nombre de PONTE DEL PASAJE hasta 1958. En este año es cuando lo adquiere ASIAN (Asociación de Importadores de Abonos Nitrogenados) para su filial Suministros Industriales.

Como antes se dice, fue finalmente desguazado en Castellón de la Plana en 1962 y fue su último capitán el santanderino D. José Benito Vara Carrera.

Esta es la historia de los buques que han pertenecido al grupo Yllera o han estado en alguna época confiados a su experiencia naviera. Aun cuando cada compañía ajena conservó su propia contraseña, todos los

buques tuvieron que pasar por el honor de llevar forzosamente los colores santanderinos en el zuncho blanco con zig-zag rojo de las chimeneas, parecido, en cierto modo, al que llevaron los barcos de Ángel Pérez.

La Naviera Astro ha contratado la construcción de un bulk-carrier, de 50.000 toneladas, en El Ferrol del Caudillo. Llevará el nombre de MANUEL Y.



LÁMINA.—97

El petrolero de 50.000 toneladas SARDINERO, hasta el momento el mayor buque de la matrícula. Ha sido construido en 1966 en El Ferrol del Caudillo para la Naviera de Castilla



El Astro fue construido en 1937 en Inglaterra y se abanderó en España en 1952.
Carga 7.600 toneladas



El SALITRE se construyó en 1888 en Whitby. Fue capturado durante la Guerra de España y pasó a Elcano como CASTILLO TARIFA. Se desguazó en 1962



El CANOPUS se construyó en Valencia en 1944. Se vendió a Indonesia en 1952



El URGULL, gemelo del CANOPUS, se construyó en Pasajes en 1945. Se vendió también a Indonesia en 1952



El mineralero YEBALA, de 9.500 toneladas, antiguo petrolero LYRIA construido en Belfast para la Shell en 1946



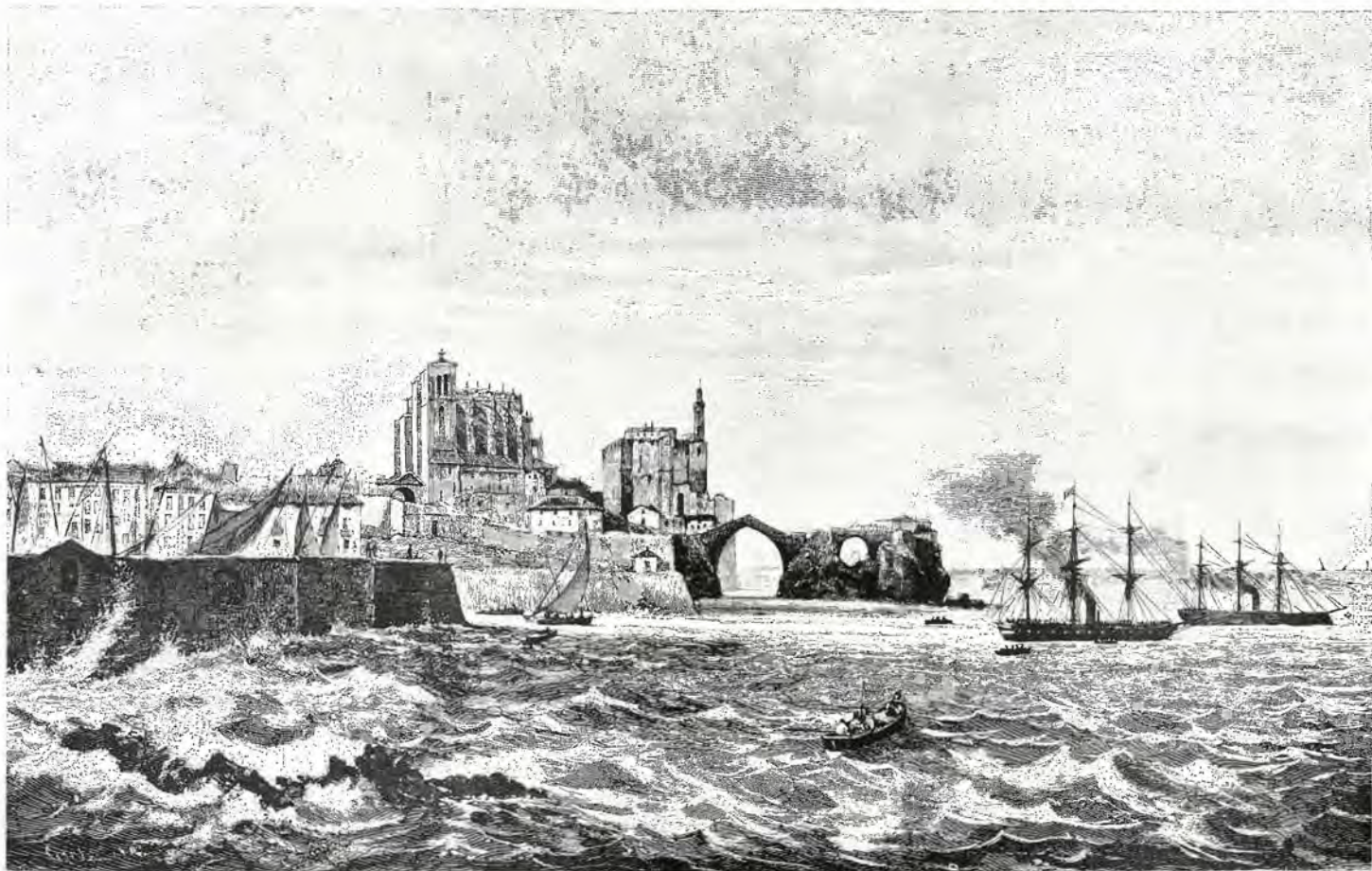
El mineralero AVE de 12.000 toneladas, antiguo petrolero NUCULANA, construido en 1942 en Newcastle para la Shell



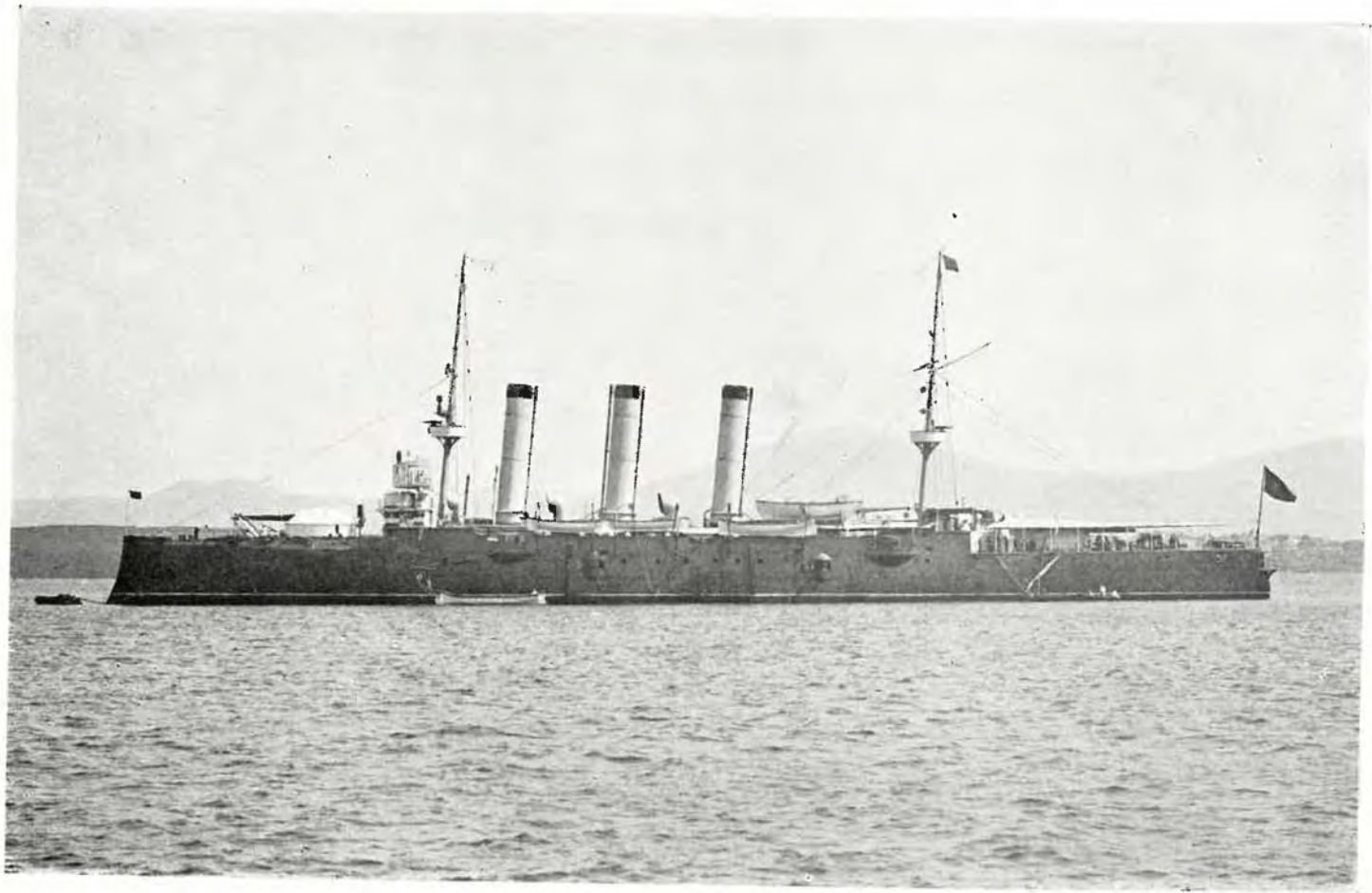
El ALTAIR, se construyó en Gijón en 1942. Cuando navegaba camino de Indonesia para su entrega, naufragó el 13 de junio de 1952 en el Océano Índico



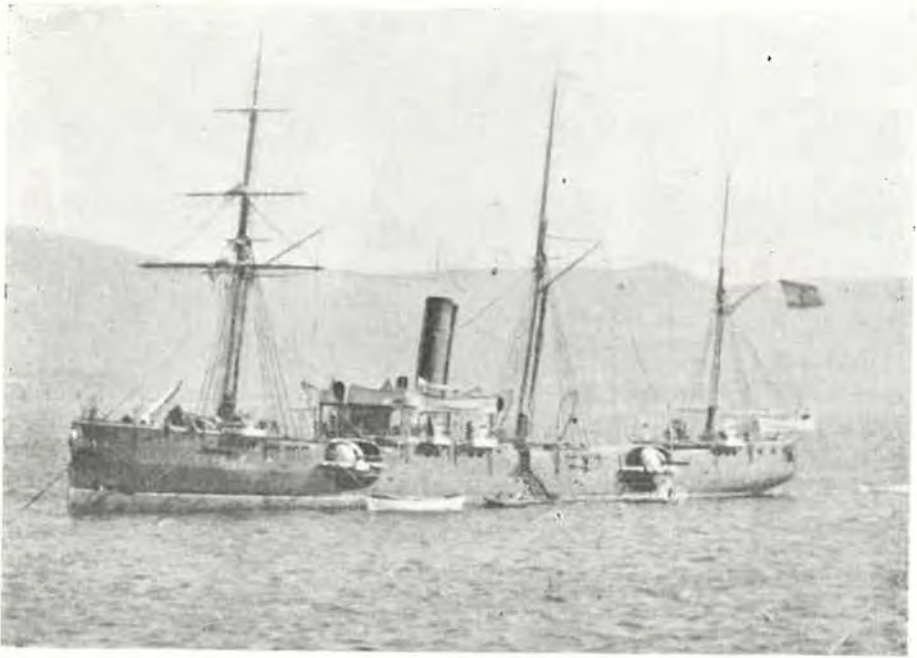
El ASTILLERO, antiguo GAYARRE, recientemente incorporado a la matrícula bajo la contraseña de Vega Leguina



Grabado que representa el puerto de Castro Urdiales, con dos unidades de guerra, en los días de la segunda guerra carlista. (*La Ilustración Española y Americana*)



El crucero-acorazado CARLOS V en el fondeadero de La Osa



Crucero CONDE DE VENADITO, fondeado en la bahía



El crucero PRINCESA DE ASTURIAS, fondeado en la bahía de Santander
(Foto Sr. Estrañi)

Bergé: los remolcadores.—Los madereros de Marga.—Vega Leguina.—Naviera Asón y Naviera Cantabria

LA casa Bergé tiene una vieja tradición naviera bilbaína de fines del pasado siglo. En 1885 la casa Manuel Bergé y Cía., tiene en servicio las corbetas ADELAIDA, FELIPA Y VICENTA e INMACULADA y los bergantines MARÍA y TOMÁS. Antes de fin de siglo desaparecieron. Pero el meollo de su negocio lo fueron siempre las consignaciones de buques, y a son de los tiempos, la firma tomó forma social y fue proliferando en sucursales y delegaciones por todo el litoral español. Por su estrecha vinculación al puerto de Santander y por los lazos familiares montañeses de sus hombres, la casa Bergé en Santander, llegó a ser tan importante como la propia matriz de Bilbao y a detentar un puesto destacadísimo en el tráfico portuario de nuestros muelles.

El aspecto propiamente naviero no fue el fuerte de la empresa, pero ello no impide el que, a lo largo de tantos años, haya habido algunos vapores de porte vario y empresas armadoras filiales del grupo Bergé.

En 1927, con motivo de la excelente coyuntura de la huelga minera inglesa, adquirió a la Naviera del Guadalquivir el mercante GUADIARO, al que puso el nombre de UDONDO. Era una unidad construida en Inglaterra en 1902, de 3.925 toneladas de arqueo y 6.818 de carga. Se vendió en 1936 a P. Pérez Gante poco antes de empezar la guerra. Fue capturado por el crucero ALMIRANTE CERVERA; había salido de Santander el 12 de septiembre de 1936 en lastre y fue interceptado a la altura de Gijón; los bous armados TRITONIA y SANTA URBANA lo llevaron a Ribadeo y de allí al Ferrol. En 1938 navegó con el nombre de GANTE actuando varias veces como transporte de guerra y finalmente en 1939

pasa a la flota catalana de Navas como ALBAREDA. En 1950, adquirido por TAC, pasa a ser el SAC CORUÑA y en 1966 se desguazó.

* * *

Al hablar de las empresas mineras, se trató con algún detalle de la flota de Nueva Montaña y como aneja a ella, la de Auxiliar Marítima con el vapor GILDAMES. En 1964 pasa el control de esta naviera al grupo Bergé por compra de las acciones.

Desde este año hasta 1967, el GILDAMES, con su vieja contraseña vizcaína y la matrícula de Bilbao, ha seguido navegando al carbón y al mineral por cuenta de una empresa montañesa por transfusión. El paso exigente de la revista cuatrienal pudo más en factura que los posibles exigüos beneficios de la explotación futura del barco y se decretó su desguace, por lo cual se vino medio desmantelado, desde Gijón, en uno de cuyos diques secos estaba, hasta Santander. Se desarmó en la factoría de Parayas.

Pocos meses antes del desguace del GILDAMES, Auxiliar Marítima compra el vapor mercante LUIS CASO DE LOS COBOS, que pertenecía a Cementos Fradera, de Barcelona, empresa que lo usaba para el transporte de carbón para su propia factoría. Este barco se había construido por la Sociedad Española de Construcción Naval en Sestao en el año 1919 y era, con su gemelo el TORRONTERO, una versión reducida de la serie de mineros de Altos Hornos de propulsión a turbinas y con la sala de máquinas a popa. Esta pareja, construida para la Naviera Bermeo, tenía 2.500 toneladas de registro y 3.300 de peso muerto, con 84,5 metros de eslora, 12,13 de manga y 6,30 de puntal. Llevaba, como hemos dicho, turbinas de vapor con dos calderas y andaba 10 nudos.

El TORRONTERO se desguazó un poco antes de la guerra y el CHIVICHAGA en 1928 fue de la Naviera Easo, de San Sebastián, la cual en 1929 lo traspasó a Pumariño Cobos, de Avilés, y es entonces cuando toma el nombre de LUIS CASO DE LOS COBOS.

En 1936 fue convertido en barco prisión en Musel y el 21 de octubre de 1937 fue capturado por la Marina Nacional, cuando salía de Gijón para Francia.

En 1967 ha pasado al rebaño santanderino heredando la vieja contraseña del GILDAMES, intacta en el desguace. En la actualidad se tramita su traslado a la inscripción de Santander y el cambio de su larguísimo nombre asturiano por el de CARRANZA.

* * *

La Naviera del Cantábrico es una sociedad madrileña por domicilio, pero santanderina por gerencia y por buques, perteneciente al grupo Bergé. Es propietaria de los costeros ARIES y LEO, construídos por los astilleros de Fernández Montes en Gijón en 1945 y 1946 respectivamente, para D. Fernando Periquet, y que en 1955 pasan a la matrícula de Santander como propiedad ya de la Naviera del Cantábrico.

Pertenecían estos buques a un tipo de costero de máquina de vapor y dos bodegas, que se prodigó por aquellos astilleros asturianos hasta repetirse en trece unidades (8). Tenían 399 toneladas de registro y 500 de carga; 47 metros de eslora, 8 de manga y 3,45 de puntal; con dos bodegas, un palo al centro, saltillo a popa y castillo. La silueta de estas unidades es muy característica. Buques con corto radio de acción, han dado, sin embargo, un buen resultado desde el punto de vista económico y estructural.

El LEO y el ARIES pasan la vida trayendo carbón asturiano para la factoría de nueva Montaña en compañía del SAN EMETERIO.

* * *

Lógico complemento de la actividad portuaria ha sido el desarrollo de una flotilla remolcadora. Comenzó en Santander con el AUXILIAR N.º 5, que había sido construído en 1897 por la Trasatlántica y para la Trasatlántica. Vino de Gijón y quedó en Santander hasta su desguace. Era un buque viejísimo y de escasa potencia, que decía muy poco en favor del puerto, cuando aún no había en él otra cosa.

En 1965 entró en servicio el AZACÁN, construído en Talleres del Astillero. Es una unidad pequeña pero muy lograda, con 620 caballos de fuerza, 78 toneladas de arqueo y 21 metros de eslora.

En 1967 se ha construído en Bilbao el remolcador de salvamento CANTÁBRICO, hermosa unidad de 2.500 caballos de potencia, que por su misión habrá de estar lejos, lógicamente, de nuestras aguas. Es el mejor remolcador civil de altura de la flota española y viene a llenar un importante hueco que se hacía sentir cada día más en las necesidades marítimas de España.

Al propio tiempo, también se construye en el Astillero una cuarta unidad de 1.500 caballos, BRIOSO, capaz de atender las necesidades del

(8) De este tipo fueron los ANA ROSA, MINA MARI, ARIES, LEO, DUQUE DEL INFANTADO, BORJA, PEDRO DE IGUAL, JOSÉ PUMARIÑO, MANUEL SALVADORES, PLATA, TERCIO MONTEJURRA y TERCIO SAN MIGUEL.

puerto y de prestar servicios de salvamento, según los casos. Su entrega se prevé dentro del año 1968.

* * *

La Naviera Forestal Africana, es la rama náutica del transporte, de la importante factoría local Marga, cuyas primeras materias—maderas tropicales—proceden de las explotaciones forestales de la Guinea española. El volumen gigante de trozas que la empresa devora, requiere un suministro regular e independiente, a embarcar en la antigua colonia para su transporte directo a Santander. De esta necesidad nació la naviera con sus dos unidades actualmente en servicio: el SOCOGUI y el MUNISA.

Estos dos veteranos vapores de casco gris, chimenea verde «marga» con coronamiento negro y de nomenclatura africana, son de muy distinta procedencia.

El primero que se unió al trabajo de los troncos, fue el SOCOGUI. Es un barco viejo de 4.150 toneladas de registro y 6.750 de peso muerto, construcción de cajas, líneas clásicas, 111,33 metros de eslora, 14,76 de manga y 7,68 de puntal. Lleva máquina de vapor de triple expansión quemando fuel y todavía anda más de 9 nudos. La historia de este vapor es larga y variopinta.

Se construyó en 1909 por William Gray en West Hartlepool, pero no para armadores ingleses, sino con el nombre de ERETZA-MENDI para el gran naviero español D. Ramón de la Sota que acababa de vender su maravillosa fragata-escuela AMA BEGOÑAKOA. Porque el ERETZA-MENDI empezó siendo el segundo buque-escuela de la naviera Sota y Aznar y el primero de propulsión a vapor. Era casi gemelo del GORBEA-MENDI y del UNBE-MENDI, que con idénticos planos se construyeron en España (Euskalduna). El ERETZA llevaba camaretas y cátedra y navegó por todos los mares del mundo como un tramp cualquiera, paseando las futuras promociones de capitanes vascos, hasta que entró en servicio en 1917 el tercer buque-escuela, que fue el ARTAGAN-MENDI (luego MONTE NURIA).

Debido a la crisis, se amarró en Bilbao el 13 de marzo de 1934 y así permanecía cuando lo sorprendió el comienzo de la guerra española. Requisado por el Gobierno de Bilbao, se aprestó a salir a navegar de nuevo y en uno de sus viajes, el 26 de marzo de 1937, cuando iba (o venía) de Cardiff, fue apresado en el Cantábrico por el crucero-auxiliar CIUDAD DE VALENCIA, de la Flota Nacional.

Se adscribió en calidad de transporte a la Gerencia de Buques Incautados el 8 de mayo de 1937 y prestó constantes servicios militares, navegando en importantes convoyes con el ARICHACHU y el GOBEO entre

otros buques, escoltado por los cruceros. En una ocasión remolcó un rastreador de minas.

El 13 de mayo de 1938 se devolvió a sus armadores, y empezó de nuevo su vida normal y civil con el nombre de MONTE JATA, que adquirió en 1939.

Durante toda la segunda guerra mundial navegó sin descanso, consagrado al abastecimiento trasatlántico nacional, pero a partir de 1944 fue adscrito al tráfico de la Guinea. En 1953, cuando la Naviera Aznar empezó a prescindir de unidades viejas, el MONTE JATA fue vendido a Marítima Colonial y de Comercio, S. A. (Marcosa), quien lo puso por nombre CORISCO, suprimiendo la A roja de la chimenea y cambiándola por un zuncho negro con anagrama.

En 1961 pasó a nuestra naviera con el nombre de SOCOGUI, pero conservando la matrícula de Bilbao y desde entonces navega a los troncos tras una amplísima reconstrucción que sufrió en el Astillero.

El segundo buque de Marga es el MUNISA, de silueta sofisticada, con superestructuras modernizadas por obra y gracia de sus anteriores propietarios. Al igual que el SOCOGUI, perseverantemente viene desde los fondeaderos de la Guinea a Santander conduciendo sus grandes cargamentos de troncos formando altísimas cubiertas por encima de las escotillas, que se alijan en nuestros muelles con destreza y celeridad.

Este buque procede de las capturas efectuadas durante nuestra guerra. Se había construido en 1907 por C. Corwell & Co., en Glasgow para C. Barrie & Son, de Dundee, con el nombre de DEN OF RUTHVEN. Tenía 5.153 toneladas de arqueo y 8.000 de carga, con máquina de triple expansión, 122,64 metros de eslora, 15,9 de manga y 9,35 de puntal. Era un barco de cajas, pero con la particularidad de llevar una bodega adicional—la n.º 4—por popa del alcázar, en la caja, y seguida por dos manguerotas, disposición realmente particular.

La cantidad de dueños y nombres que ha tenido este buque es asombrosa. En 1915 y hasta 1924 pertenece al importantísimo consorcio naviero británico de Furness Whity, con el nombre de WYNCOTE. Desde 1924 a 1929, con el de KINTYRE, es propiedad de Mc Murdy & Greenless, de Liverpool. Desde 1929 a 1937 con el nombre de POLYMNIA, es de E. Michalitsianos, bandera griega y matrícula de Argostolis. En esta época es cuando se dedica intensamente al tráfico lucrativo con el mediterráneo español, zona de guerra, que fue una especialidad de los armadores griegos y anglo-chipriotas.

Tras una serie de cambios y unas veces bajo pabellón griego y otras bajo pabellón francés, correteaba los puertos de levante, hasta que el 17 de diciembre de 1937 lo capturó el crucero-auxiliar nacional LÁZARO en aguas del Estrecho. Pasó como transporte de guerra con el nombre de CORUÑA, a la Gerencia de Buques Incautados y a la Empresa Nacional

Elcano el 1 de julio de 1938, la cual le puso de nombre CASTILLO SIMANCAS. Bajo la contraseña de Elcano dio ya muchos viajes a la Guinea y no fue hasta 1952 cuando la Empresa lo vendió a la Marítima Madrileña, en donde se rebautiza JARAMA. Al disolverse esta fugaz naviera terrestre de barcos cargueros grandes y viejos, pasa a Riva Suardíaz, de Gijón, en donde es totalmente reconstruido y sale a la mar como maderero con arboladura, chimenea y puente nuevos, escotilla del 3 sobre el saltillo y por proa del puente y el nombre de RIVADEMAR, haciendo pareja en el tráfico de Guinea con su compañero de contraseña RIVADELUNA.

En 1963 lo adquiere la Naviera Forestal y lo pinta la chimeneota de verde ventana, dándole el nombre de MUNISA.

Esta naviera proyecta ya la renovación de su material; los viejos vapores serán sin duda sustituidos por modernos buques a motor, madereros, de nueva construcción.

* * *

Don Andrés Vega Gorostegui montó, en los treinta, el primer astillero de desguaces para vapores grandes, en la Ría del Astillero, aproximadamente junto al actual embarcadero de Pontejos, en la margen izquierda de la Ría. Allí hemos visto que cayeron unidades montañosas como el PEÑA LABRA, el FERNANDO y el IGNACIA AGUADO, y otros forasteros como el OYARZUN y el TARRACO.

Pasados bastantes años, D. Ignacio Vega Gorostegui, dentro de su amplio quehacer industrial y de negocios, tiene el capricho de comprar a Pérez Hermanos la vieja pareja de madera NUESTRA SEÑORA DEL PERPETUO SOCORRO y NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN, de los que se habla en el capítulo que se refiere a la flota pesquera de altura.

Compró estos dos barcos y no llegó a disfrutarlos, porque enseguida los vendió a un armador gallego, de Marín. A cambio, encargó en los Astilleros de Barreras, de Vigo, la nueva y famosa pareja de arrastreros CHOLÍN y CHOLITA, que le fueron entregados en 1948 y 1949 respectivamente. Tras unos años de trabajo en las mares del Sol, se vendieron ambos buques en 1952 a Hijos de Escobio, S. A., de Las Palmas. En 1966 se perdió el CHOLITA.

Estos buques pareja pertenecieron realmente a una sociedad llamada Pesquera Santanderina, S. A., cuyo anagrama llevaron en rojo y blanco sobre la chimenea amarilla. Pero la última etapa naviera de Vega—no ya a cargo de D. Ignacio padre, sino a cargo de D. Ignacio hijo (Vega Leguina)—lleva de contraseña gallardete con los colores de la matrícula y disco azul; esta misma contraseña va sobre la chimenea negra de sus dos buques, nuevos en la matrícula: GUARNIZO y ASTILLERO.

Estos dos barcos, de casco azul claro, y nombres hermosos que tanto dicen de la historia y de la tradición marineras de Santander, son muy diferentes entre sí.

El GUARNIZO es un barquito moderno, de motor a popa, construido en 1953 por los Astilleros de Riera, de Gijón, para la Naviera Ángel Álvarez, de Avilés, con el nombre de MIGUEL FLETA. Tenía un *sulzer* de 1.943, 399 toneladas de registro bruto, 500 de carga y 155'5 pies de eslora. Estando cargando carbón en Musel en marzo de 1954, zozobró y se fue a pique dentro del puerto por defecto de estabilidad. Fue salvado y totalmente reconstruido; tras un detenido estudio, se le alargó la eslora en 39 pies, con lo que su arqueo se elevó a 527 toneladas *moorson*, permitiéndole cargar las 750, con lo que el buque quedó en perfectas condiciones.

En 1965 lo adquiere Vega Leguina y lo cambia íntegramente el equipo propulsor poniéndole un nuevo diesel proporcionado al porte actual del buque. Tuvo también el acierto de darle un bonito nombre: GUARNIZO. Así navega por las rutas del cabotaje nacional y del gran cabotaje europeo.

El ASTILLERO también procede de la Naviera Álvarez, de Avilés, pero fue adquirido en 1967 en los últimos instantes de aquella antigua empresa asturiana. Se trataba del GAYARRE (9).

El GAYARRE era un barco con una trayectoria similar a la del LUIS CASO DE LOS COBOS, que—cosas de la vida—por diferentes caminos ha ido a venir a Santander al mismo tiempo que él. Se construyó en 1920 en Cádiz por Echevarrieta y Larrínaga para la Cía. Naviera Bermeo; tuvo el nombre de ARICHACHU (10) y tenía 3.453 toneladas de arqueo, 5.650 de peso muerto, 104 metros de eslora, 14,55 de manga y 7,82 de puntal. Su construcción era muy sólida, por el sistema de cajas o tres islas y se caracterizaba por llevar en la toldilla un par de *samsons*. Era gemelo del ATALAYA y del GASTELU (11).

En 1929 pasó también a la Naviera Easo de San Sebastián, y en 1941 a la de Álvarez, que es cuando toma el nombre del cantante navarro. En 1967 vino a la matrícula y aquí mismo, en el Astillero, cambió la

(9) Todos los buques de la Naviera Álvarez (familiarmente conocida por la del «difuntín»), tenían nombres relacionados con la ópera, a la que su fundador fue extraordinariamente aficionado. Así hubo un CARUSO, un ANSELMÍ, GAYARRE, MIGUEL FLETA y AIDA.

(10) Los barcos de esta naviera llevaron nombres de barrios o lugares de Bermeo: ARICHACHU, SANTAMAÑA, ATALAYA, TORRONTERO, CHIVICHUAGA GASTELU...

(11) El ATALAYA fue torpedeado y hundido como CABO TORTOSA, en la segunda guerra mundial y el GASTELU, se hundió por vía de agua durante la guerra de España, al servicio de los nacionales, en el Golfo de Vizcaya.

contraseña y la pintura. En la actualidad, a pesar de sus años, navega decorosamente y se defiende por todos los mares de Europa.

* * *

En los últimos meses precedentes al final de esta recopilación monográfica, se han incorporado a la vida del puerto dos nuevas navieras cuyas respectivas gerencias han establecido su residencia en Santander: la Naviera Asón y la Naviera Cantabria.

La Naviera Asón, de cuya llegada se hace referencia al historiar la actividad marítima y portuaria de la vieja casa Pérez y Cía., tras una importante alteración en el reparto del accionariado, cambió su capitanía y ha pasado de Madrid a Santander. La Naviera Cantabria, de reciente creación, ha acogido bajo su nueva contraseña dos antiguas unidades mercantes pertenecientes anteriormente a armadores residentes igualmente en la capital de España y se gobierna desde la calle de Castilla.

De ambas empresas, con toda propiedad nuevas en la plaza, se espera mucho y bueno para el porvenir de la matrícula.

La Naviera Asón nació en 1947 por compra de un gran vapor, del que se habla con más detalle en otro capítulo de la obra: el MARTE.

El MARTE era uno de los magníficos tramps—los mejores y más grandes de la flota española en su día—que se incorporan en el año 1900 a la recién nacida Compañía Anónima Marítima Unión, de Martínez Rodas, creada en 1899. Es un barco de 109,7 metros de eslora, 14,1 de manga y 7,86 de puntal, con 3.744 toneladas de arqueo bruto y 6.200 de peso muerto, que se construyó en 1900 por la Londonderry SB. Co., ex-profeso para la Marítima Unión.

Era un buque de carga hermoso; robusto de casco, y éste de cajas, con una graciosa caída de palos y chimenea, bodega adicional entre aquella y el puente y en general de aspecto sólido y poderoso. Tenía una máquina de vapor de triple expansión de 1.100 caballos, que le permitía andar los nueve nudos holgadamente.

Desde 1900 hasta 1947 navegó bajo la contraseña de la Unión felizmente y sin mayores incidentes. Tuvo suerte en los peligros de las guerras y en las crisis de la paz. La mayor parte de la contienda española, se la pasó internado en Cardiff, en donde se recuperó por sus armadores el 27 de marzo de 1939.

Durante la última guerra mundial hizo el tráfico de importación de grano principalmente y al final de la misma, pasa por compra a Naviera Asón, en donde su principal quehacer fue el transporte carbonero.

En un viaje del Canadá a Alicante, en 1951, sufrió un importante accidente. Venía con trigo y se le abrió una vía de agua en la bodega número 1, estando a 1.400 millas de Nueva York. Estuvo a punto de ser abandonado y de naufragar. Acudió en su socorro el *cutter* YAKUTAT, del Coast Guard norteamericano y milagrosamente pudo llegar por sus propios medios a Terranova. Se salvó. Lo mandaba entonces D. José Antonio Zubizarreta.

El 8 de enero de 1965 lo vimos varado en la bahía de Santander sobre la traidora restinga de la Monja, enfrente de la ciudad, afortunadamente sin mayores consecuencias. Ahora lo tenemos aquí con su naviera y a sus 68 años de edad, pero rindiendo al máximo hasta el último viaje de su larga vida.

Después del MARTE la Naviera Asón adquirió en 1959 dos antiguos «castillos» de la Empresa Elcano: el CASTILLO BENISANO y el CASTILLO FRÍAS.

El BENISANO, hoy MERCURIO, es un barco del tipo *raised quarter* con caja en las bodegas 1 y 2 y media caja en las 3 y 4. Se construyó en 1905 por la Campbeltown SB Co. Tiene 70,12 metros de eslora, 10,43 de manga y 5,50 de puntal, con 1.201 toneladas de registro bruto y 2.011 de peso muerto. Su máquina es de triple y 512 caballos.

Se botó con el nombre de LOKE para Hjalmar Wickander, de Estocolmo, y en 1923 pasa con el mismo nombre y bandera a la famosa Svea Line, de tráfico regular, quien lo conserva en su flota hasta 1937. En ese año lo adquiere la firma Toussi Shipping Co., de Gibraltar, y con el nombre de LUCKY, y pabellón británico, hace la guerra de España a su negocio, hasta resultar hundido por un bombardeo de la aviación nacional en el puerto de Valencia el 10 de febrero de 1939. Se reflató en la paz el 24 de abril siguiente y pasó a la Empresa Nacional Elcano bajo el nombre de CASTILLO BENISANO. En una de las subastas de material de esta naviera, fue adquirido por Asón juntamente con el CASTILLO FRÍAS.

El FRÍAS, luego DEIMOS, era una unidad parecida, de 1915, con 1.324 toneladas de registro y 1.680 de carga, construida por G. Brown en Greenock para el esfuerzo naval francés de los días de la primera guerra mundial. Se llamó ESPELETTE y tenía 71,72 metros de eslora, 10,11 de manga y 4,05 de puntal. La máquina de vapor de triple y 750 caballos, y el andar de 8 nudos. Su nota externa más característica era la estructura baja del alcázar con callejón interior corrido en toda ella sin solución de continuidad.

Después de la primera guerra pasó a la Société Nationale d'Affretements de La Rochelle con el nombre de SNA 2, nombre, matrícula y contraseña que conservó hasta 1933, en que pasa a la de Belfast y con bandera inglesa y el nombre de ISADORA a la propiedad de John Kelly.

El día 9 de junio de 1938 fue atacado y hundido por la aviación nacional cuando se encontraba en el puerto de Castellón. Después de la guerra se reflotó y pasó a Elcano como CASTILLO FRÍAS, hasta que en 1959 fue comprado por Asón.

A principios de 1968 ha sido desguazado en Gijón.

Coincidiendo con el desguace del DEIMOS, ha puesto en servicio el moderno MONTE CINCO, que acaba de comprar a la Naviera Vasco-Gaditana.

El MONTE CINCO es una buena unidad construída en 1965 por Juliana, en Gijón. Tiene 1.164 toneladas de registro y 1.900 de peso muerto; es de motor a popa, líneas modernas y 245'1 pies de eslora por 35'3 de manga y 16'6 de puntal. Perteneció al plan de buques de cabotaje de la Naviera Aznar (de ahí su nombre) que comprendía cinco barcos, de los que tan sólo dos—el MONTE BERRETÍN y el MONTE BALERDI—han figurado en su flota y los demás fueron vendidos en construcción. Este MONTE CINCO pasó a la Vasco-Gaditana y ahora acaba de transferirse a la Naviera Asón, bajo cuyo armamento posiblemente sea transformado en tanque para cargamentos líquidos.

La contraseña del Asón es blanca con ancla negra y las iniciales A y S; la lleva también en su chimenea sobre zuncho blanco.

* * *

La Naviera Cantabria tiene dos barcos: el ABÁSOLO y el JALÓN. Sus chimeneas son amarillo fuerte con las iniciales N C separadas y el remate negro; la contraseña es cuadra, azul con relinga blanca y las dos iniciales en blanco.

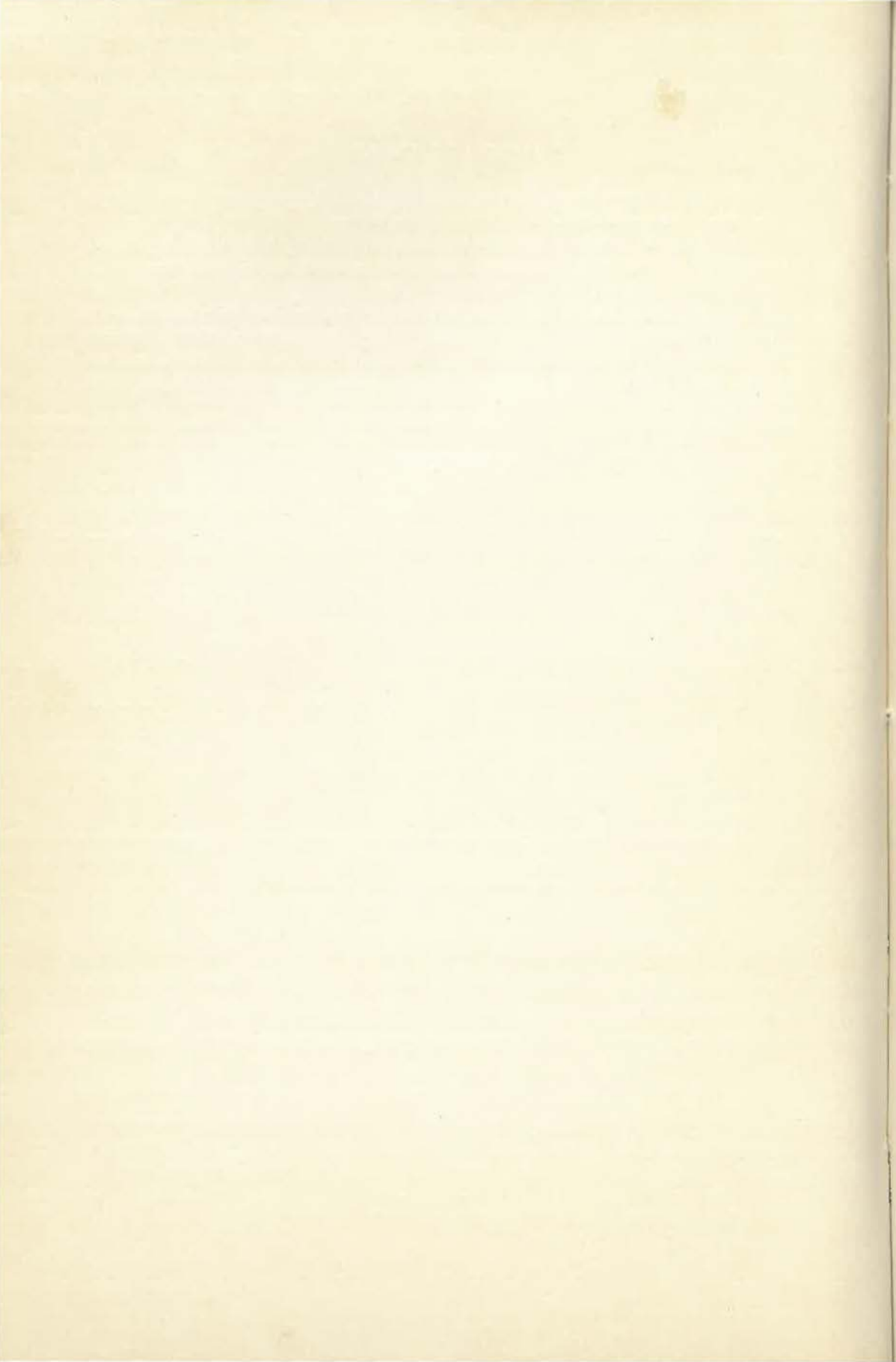
El ABÁSOLO fue en sus días el BACHI, uno de los trillizos de la Naviera Bachi de Bilbao, contruídos en astilleros ingleses entre 1920 y 1921, que se llamaron BACHI, KAULDI y MANUCHU. El nuestro se botó por la Blyth S. B. Co., y tenía 3.133 toneladas de registro bruto para 5.120 de peso muerto con 100,95 metros de eslora, 14,26 de manga y 7,08 de puntal. Era de construcción clásica, del tipo «tres islas» y resultó, como sus compañeros, una unidad óptima para el tramp de media altura.

El BACHI estaba—como una gran parte de la flota de carga española—dedicado en 1936 al transporte de carbón inglés a los puertos de Italia. Allí fue sorprendido por la guerra e incautado, pasando provisionalmente a la Compañía Garibaldi, del Estado italiano, con el nombre de BOLOGNA y pabellón de dicho país. El 27 de enero de 1937 se devuelve a sus armadores y continuó bajo la contraseña de Bachi hasta 1951, año en que pasó con el resto de su flota a la Naviera Vascongada, en donde se deno-

minó ALEJANDRO ZUBIZARRETA y al entrar en servicio un nuevo buque de este nombre, cambió el suyo por ABÁSULO.

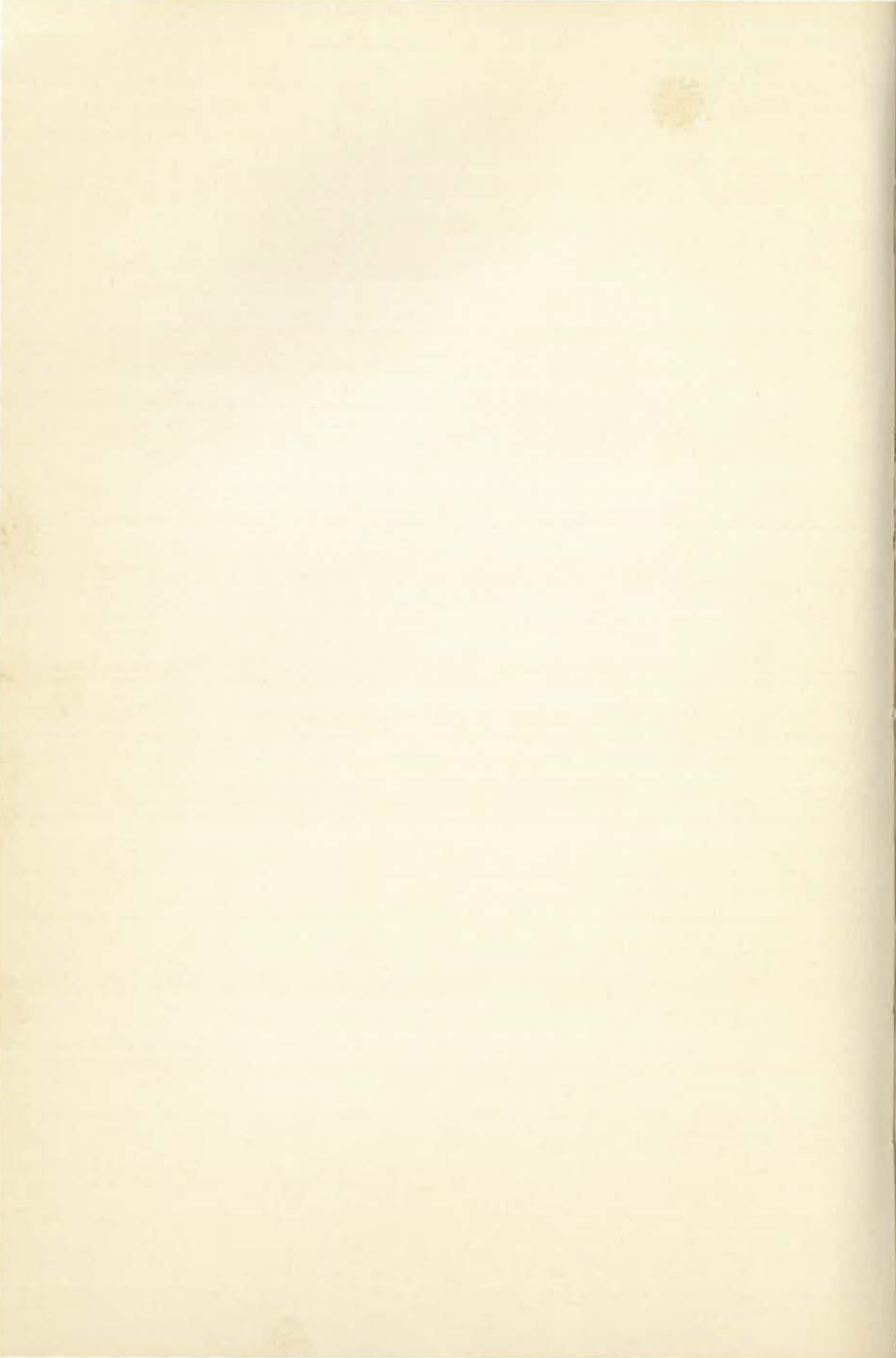
En 1960 se vende al naviero D. Ramón Garzón, de Madrid, bajo cuyo dominio ha estado otros siete años hasta que en 1967 ha pasado a la Naviera Cantabria.

El ABÁSULO, un vapor de 2.150 caballos y 10 nudos de marcha, es el clásico tramp bilbaíno de postguerra, de porte medio y planta clásica. Conserva su matrícula, pero es una unidad más en el redil de nuestra flota local, que hoy por hoy tiene un puesto importante en la Lista de la Marina Mercante.



SANTANDER Y LA ARMADA

CAPÍTULO VIII



**Campaña carlista 1873-1875.—Santander y Santoña, bases
navales.—Sánchez Barcaiztegui y el bloqueo.—Adiós a las
armas**

LOS balbuceos del vapor en nuestra Marina de Guerra, se producen en el Cantábrico durante la primera guerra carlista, pero es propiamente en la última, cuando la Armada, prácticamente con todas sus unidades de propulsión a ruedas o a hélice, se vincula de forma trascendental a la historia marítima de nuestra provincia, al constituirse los puertos de Santander, Santoña y Castro Urdiales en bases de apoyo de todo el complejo naval y militar de las fuerzas liberales, por razón de la situación geográfica y por la proximidad de la zona de operaciones en torno a Bilbao y al resto del país vasco.

Proclamada la república el 11 de febrero de 1873 y a raíz de la constitución de la Asamblea Federal, surgen los dos graves chispazos bélicos —el cantonalismo de Murcia y la guerra carlista— que unidos al ya largo conflicto insurreccional cubano, ponen al borde de la desintegración al país, y claro está, al límite de sus probabilidades económicas y políticas.

Para cooperar con las fuerzas del ejército en la zona vizcaína, la Marina afecta al Departamento del Ferrol, establece a las órdenes directas del Comandante de Santander, una flotilla de unidades cuya misión es la del transporte de fuerzas y bastimentos y represión del contrabando marítimo de armas para los ejércitos del Pretendiente. Las armas carlistas no disponían de marina militar y por tanto no cabía en lo posible ninguna acción naval propiamente dicha y sí únicamente la cooperación en bombardeos y desembarcos, con el ejército.

En el mes de agosto de 1873 se repara, pertrecha y blindo en nuestro

puerto el vapor FERROLANO, un buque de ruedas y dos chimeneas, construido en 1860 en Nueva York, de 464 toneladas de desplazamiento y armado con dos cañones. Después de estas obras, embarca tropas en Santander y las transporta a Bilbao a principios de septiembre. A los pocos días está en la bahía el GADITANO, otro vapor de ruedas de la Armada, de 232 toneladas, muy parecido al FERROLANO, conduciendo al vapor DEERHOUND, buque inglés de 573 toneladas que había sido capturado con contrabando para los carlistas.

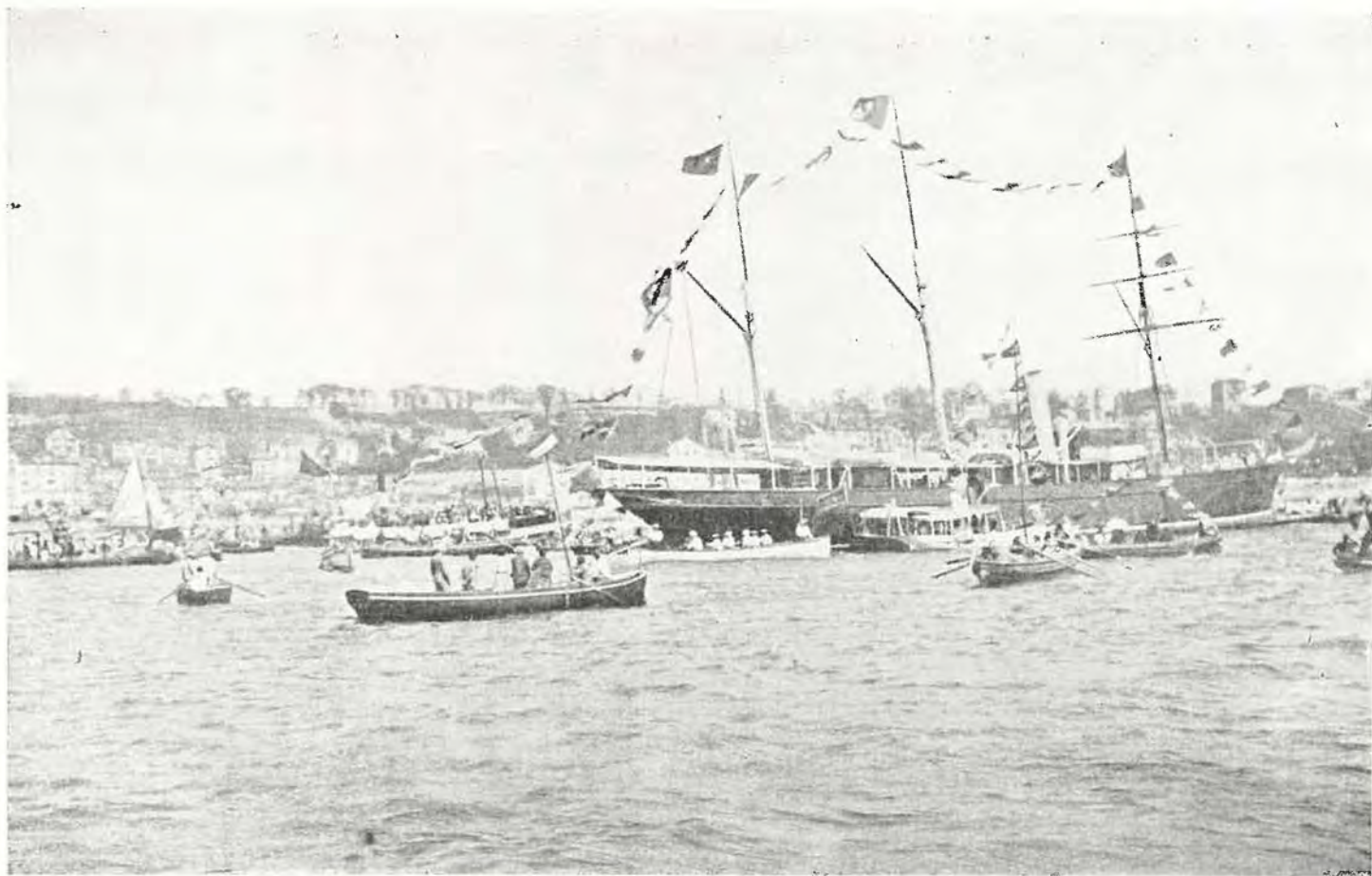
A partir de este momento, por Santander se reciben para el ejército del Norte toda clase de elementos procedentes del Ferrol o del extranjero; llega el GÓNGORA con cinco mil fusiles Remington de Londres, y el NON PLUS ULTRA con cañones y munición del Arsenal del Departamento y así muchos más.

Era el comienzo de la guerra en serio. A mediados de diciembre, el sitio de Bilbao queda puesto y el día 17, el correillo DÁVILA que saliendo de Santander intenta llegar a la Villa, vara en Olaveaga, es atacado por los carlistas y muere en la acción el capitán del buque y dos hombres más. Ante la evidencia de la imposibilidad del enlace directo fluvial, el 29 de diciembre de 1873 queda definitivamente cerrado el tráfico por la Ría.

Resiste no sólo la reinvieta villa, sino Portugalete, en donde ha quedado bloqueado el batallón de cazadores de Segorbe. Las fuerzas navales dependientes del Comandante de Marina de Santander eran entonces las goletas de hélice BUENAVENTURA y CONCORDIA, los vapores FERROLANO, GADITANO, ASPIRANTE y GUIPUZCOANO y la corbeta CONSUELO. El ASPIRANTE quedó encerrado en los muelles de Bilbao y la BUENAVENTURA, el FERROLANO y el GADITANO amarrados de punta en Portugalete, apoyando a la guarnición cercada, desde hacía ya una porción de semanas.

El día 3 de enero de 1874 se produce el golpe de estado del general Pavía, que iba a enderezar no pocas cosas y a dar un giro distinto a la marcha de las operaciones militares en el Norte. Sin embargo, los días 11 y 12, entraron en Santander la BUENAVENTURA, el FERROLANO (a remolque) y el GADITANO en un estado deplorable, tras cuatro meses de asedio; han abandonado por orden superior su fondeadero de Portugalete en el que habían quedado embotellados y llegaron sin municiones, con bajas y un sin fin de averías a reparar a nuestro puerto. Los dos vapores pasan a Puerto Chico, en donde comienzan las obras con operarios y medios llegados del Arsenal de Ferrol en el vapor APÓSTOL. El día 19 llegan igualmente la CONCORDIA y la CONSUELO.

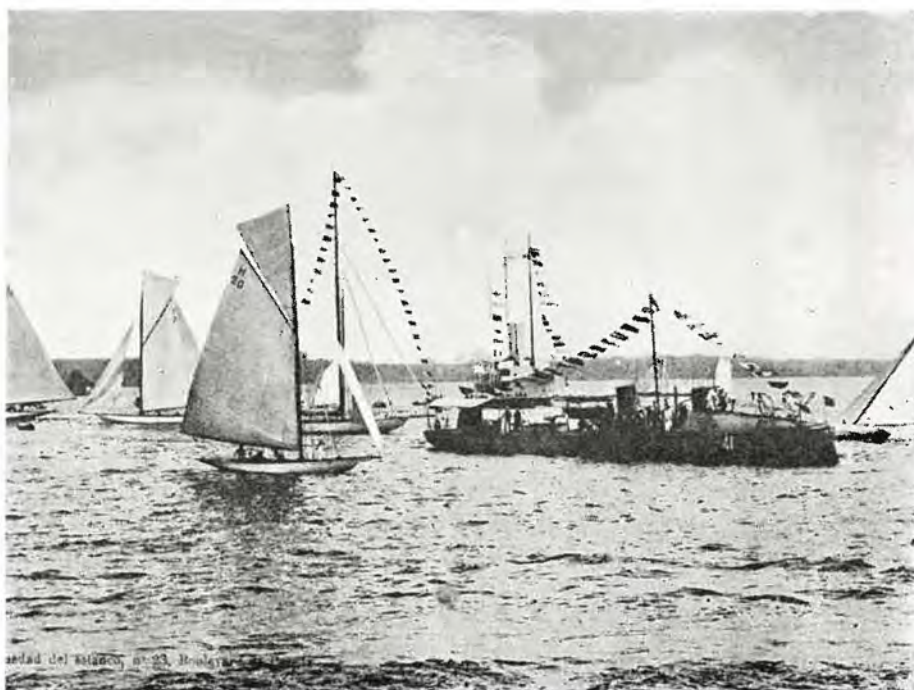
El 28 de enero entra a unirse a las fuerzas navales el CÁDIZ, vapor de ruedas de 500 caballos, construido en 1850 y comienza el blindaje del mercante GURIEZO, que ha sido requisado para mantener enlace con las avanzadas del ejército liberal, a través del puerto de Castro Urdiales.



Llegada a Santander de Alfonso XIII a bordo del aviso URANIA en 1902



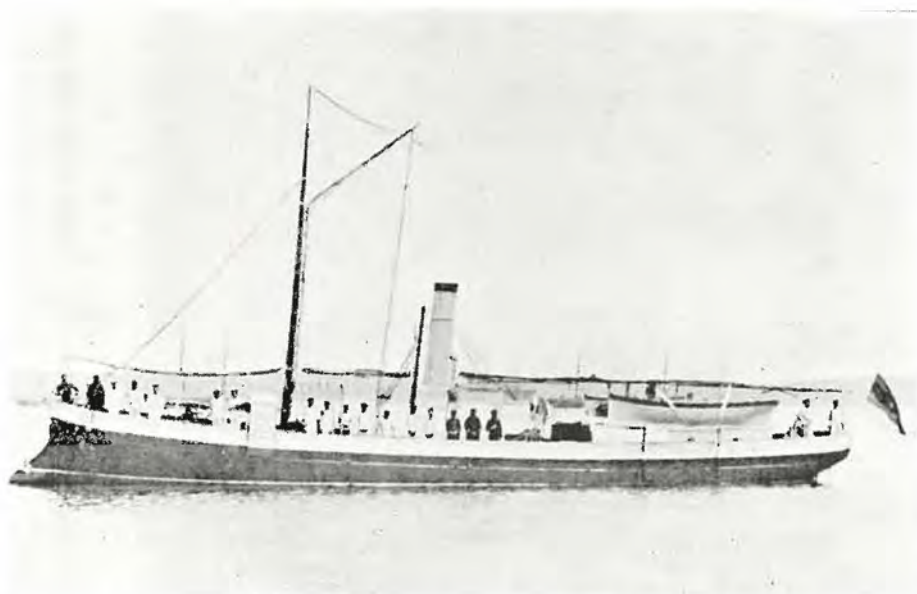
Torpederos HALCÓN y HABANA de arribada en Hinojedo; agosto, 1908



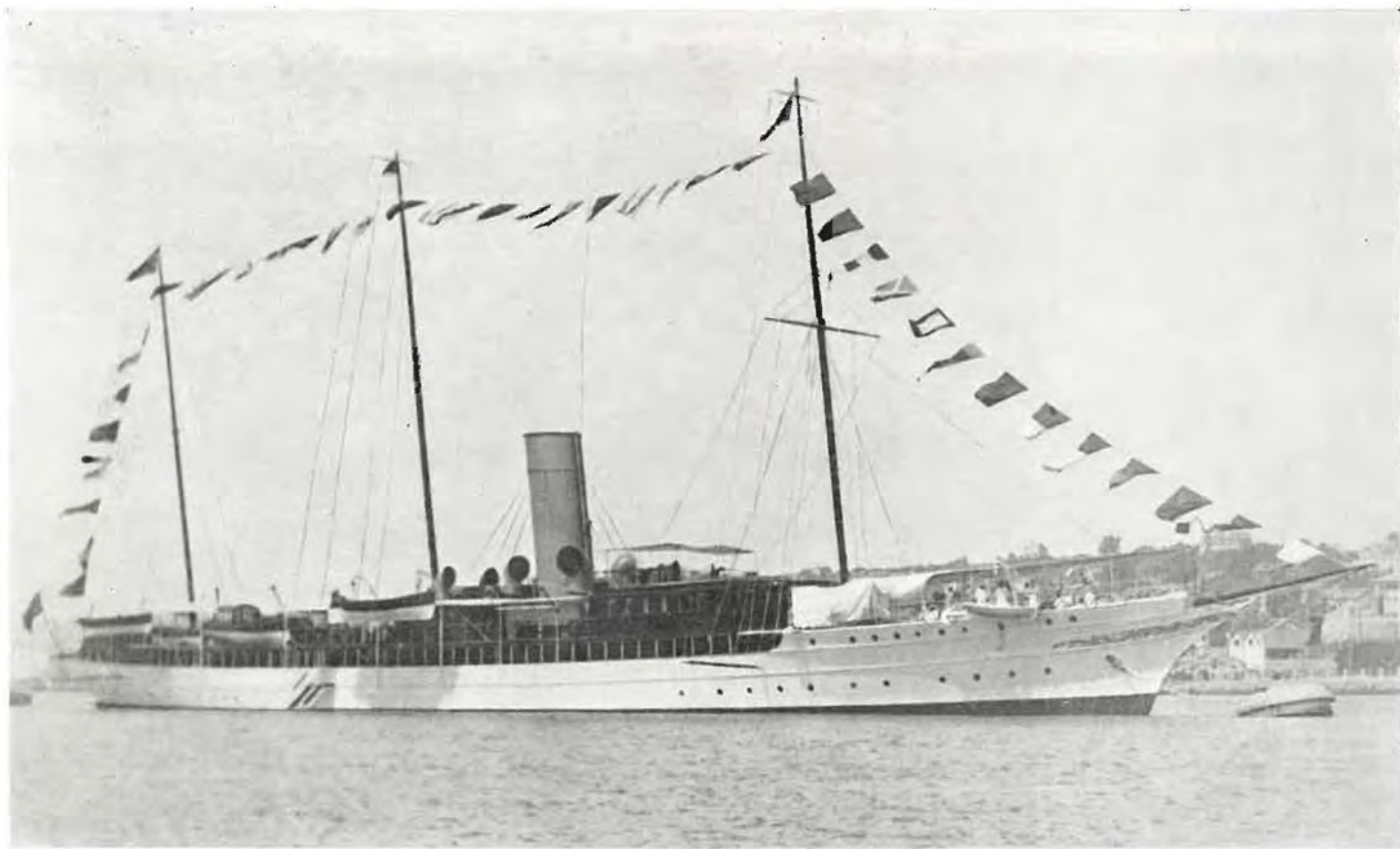
Torpedero N.º 41; en segundo término el GIRALDA, durante unas regatas



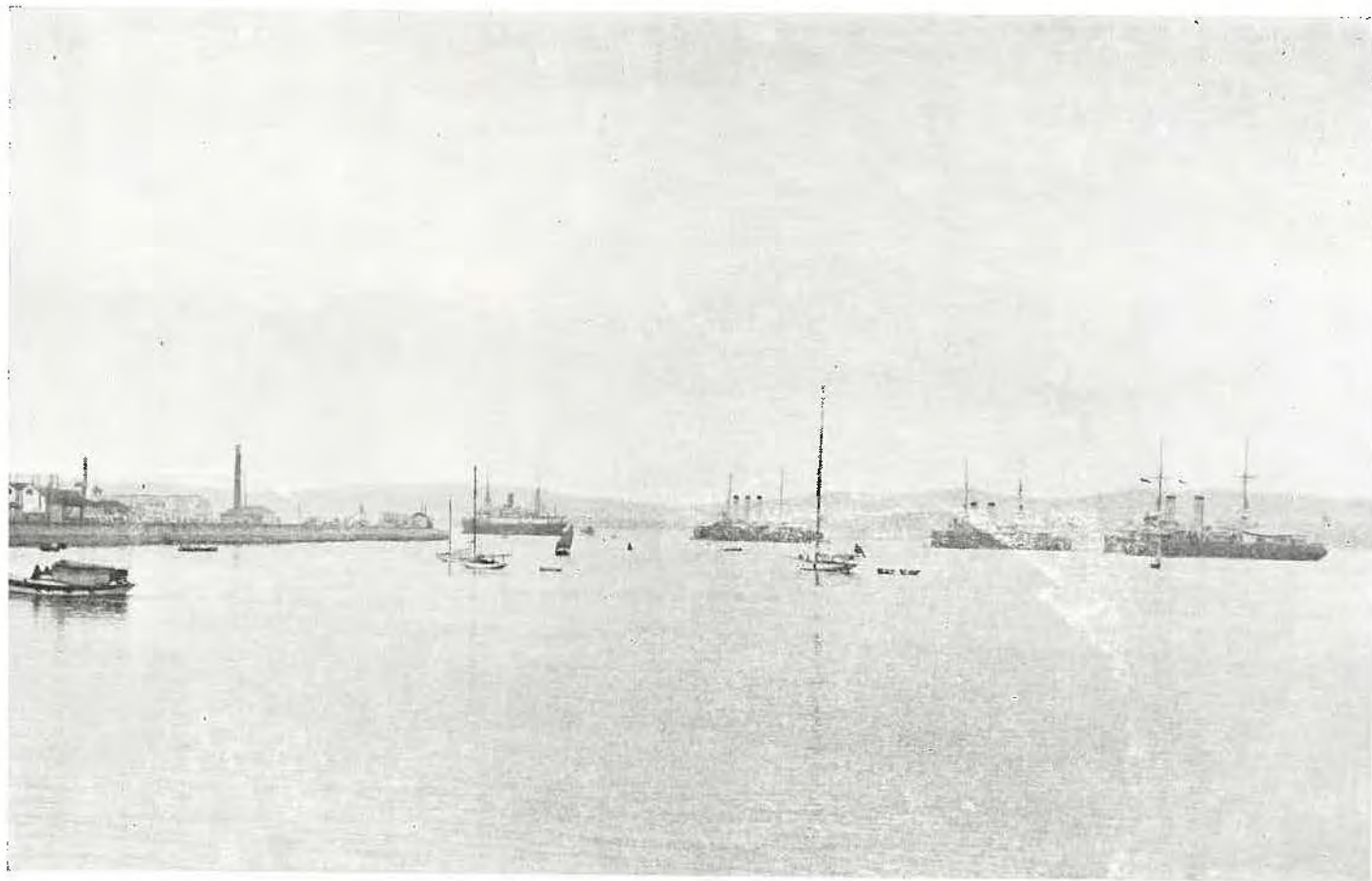
El cañonero MARQUÉS DE MOLINS atracado en Puerto Chico



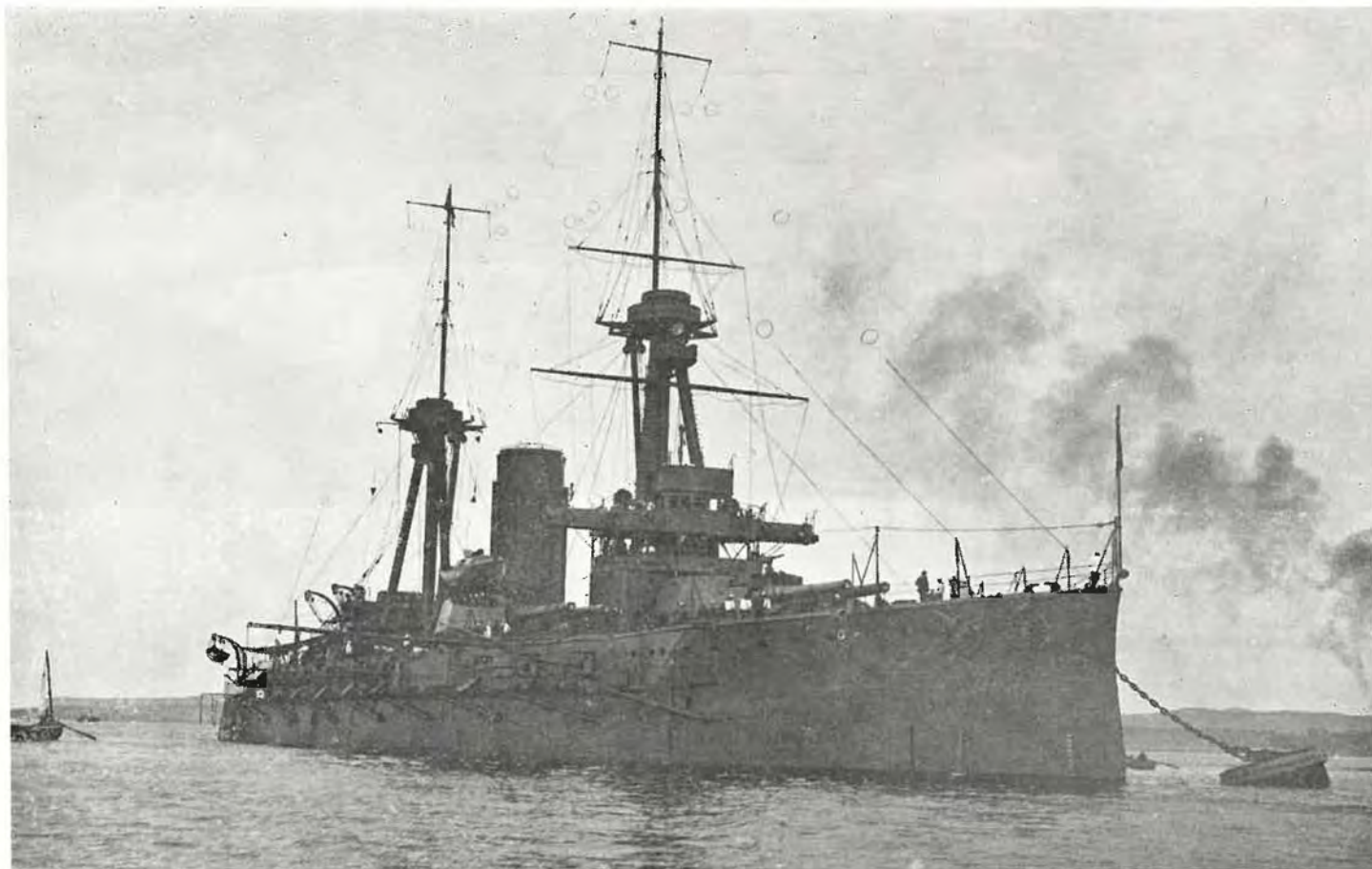
Cañonero CÓNDOR. Vino a Santander para proceder a la voladura de los restos sumergidos del CABO MACHICHACO en 1894



El aviso GIRALDA, yate real de Alfonso XIII, fondeado frente a San Martín. La presencia constante de este precioso buque de la Armada, fue durante muchísimos años consustancial al puerto



Los cruceros CARLOS V, PRINCESA DE ASTURIAS y CATALUÑA fondeados en bahía en el verano de 1911



El primer acorazado ESPAÑA, amarrado a la boya de los correos en el verano de 1914

Pero antes se ha producido algo importante: la designación—como Comandante de la Escuadra—de D. Victoriano Sánchez y Barcaiztegui, capitán de navío de primera clase, destinado hasta entonces como Comandante General del Arsenal de Ferrol. Sánchez Barcaiztegui, héroe de la Escuadra del Pacífico, hombre de cualidades humanas excepcionales y marino habilísimo, llega a Santander el 17 de enero de 1874.

La primera medida del nuevo Jefe de las Fuerzas navales del Norte, es la creación de una flotilla de unidades auxiliares de la Armada mediante requisa de barcos mercantes. En Santander se requisan los mercantes CUATRO AMIGOS, BILBAO, BAYONÉS, PROVENZAL, YBARRA, YBARRA N.º 2, MAGDALENA-VICENTE, MARÍA ISASI, FOMENTO, LORENZO SEMPRÚN, ASTURIAS, MARÍA, VIVAR, ALGORTA, PORTUGALETE, ELENA, VALDÉS, BARAMBIO, ALVARADO, AMBERES, QUEVEDO, ZURBARÁN, JUAN, VASCO-ANDALUZ, ANA, COVADONGA, NON PLUS ULTRA, HISPALIS, ITÁLICA, PELAYO, LUCHANA, etc. (1).

Simultáneamente con esta requisa, se planea una operación de desembarco y refuerzo a las defensas de Portugalete que no se llevó a efecto porque la guarnición, diezmada, se rindió a los sitiadores, y entre tanto se produce el avance de la columna Mendiri, por Solares, hasta el puente de Boó. Sánchez Barcaiztegui, que está en Santander, ordena la subida al Astillero del GADITANO y el BUENAVENTURA para hostilizar a las avanzadas carlistas, pero éstas se retiran el día 20 y regresan a la bahía los dos barcos de guerra el día 23. El día 24 se recibía en Santander la noticia de la rendición de Portugalete.

Después de estos percances, D. Victoriano, a bordo del aviso-auxiliar CUATRO AMIGOS, se llega hasta el abra bilbaína para reconocer los frentes y las posiciones enemigas, regresando a Santander el día 30 de enero, convencido de la ineficacia de cualquier operación de desembarco y la conveniencia de mantener a ultranza un enlace naval y apoyo constante a través del puerto de vanguardia de Castro Urdiales. Al día siguiente, desde Santander, dictó la orden oficial de bloqueo de la costa cantábrica de Cabo Peñas a Fuenterrabía; publicó la lista de mercaderías consideradas como contrabando de guerra y las normas especiales para el despacho, en el extranjero, de buques con destino a Santander, Gijón y San Sebastián.

La escuadrilla de unidades regulares a las órdenes de Sánchez Barcaiztegui y con base en Santander, al comienzo del mes de febrero de 1874, estaba compuesta de los siguientes barcos.

(1) No todos estos buques quedaron constantemente militarizados durante toda la guerra, sino que bastantes de ellos siguieron haciendo de forma intermitente viajes civiles, pero téngase en cuenta que el tráfico de cabotaje, del que normalmente se nutrían la mayor parte de estos buques, quedó desarticulado en aguas del Cantábrico desde Santander a Pasajes mientras duraron las hostilidades.

CÁDIZ, CONSUELO, CONCORDIA, BUENAVENTURA, GADITANO, FERROLANO, R2, R3 y ASPIRANTE (embotellado en Bilbao). Además había una flotilla de fuerzas sutiles, a vela, compuesta por los escampavías CENTINELA, BENIGNA, FELISA, VELOZ, VIGILANTE, DONOSTIARRA, GUADALUPE y GUIPUZCOANA.

Desde Santander y Santoña partían los buques a cruzar y a apoyar las fuerzas de tierra y en ambas bases repostaban y refrescaban víveres. El día 15 de febrero se pierde el aviso-auxiliar GURIEZO a la entrada de Castro, aunque se consigue reflotarlo y llevarlo hasta la rampa del muelle de Anaos de Santander. El 16, vuelve a cursar instrucciones Sánchez Barcaiztegui con normas prácticas para el ejercicio del derecho de visita y limita la zona de bloqueo a las clásicas tres millas.

La primera operación de gran estilo sobre la costa enemiga comienza el día 20 de febrero mediante una importante concentración de barcos de guerra, auxiliares y transportes procedentes de Santander, Santoña y Castro. Operaron sobre el frente de Somorrostro y cuando iba a llevarse a efecto un desembarco en Santurce, se recibe una orden del alto mando de suspender esta operación. Tras varios días de constante ir y venir sobre el abra bilbaína, recala un fuerte temporal del noroeste y se aplaza indefinidamente el desembarco, regresando todos los barcos a Santoña y Santander.

La suspensión de estas operaciones combinadas con los ataques por tierra del general Moriones, hizo decaer el ánimo de la escuadra, pero el día 1 de mayo llega a Santander en persona el Ministro de Marina D. Juan Bautista Topete. El día 2 sale de Santander el aviso BILBAO para hacer un reconocimiento de los frentes, con tan mala suerte que choca contra una piedra y se va a pique en aguas de Castro. El propio D. Victoriano, en el CUATRO AMIGOS, regresa a Santander para conferenciar con Topete y el Presidente de Poder Ejecutivo el día 4, y el 6, el REMOLCADOR N.º 1, zarpa de nuestro puerto llevando a su bordo a Topete y al General Primo de Rivera para hacer un reconocimiento del terreno carlista.

El 8 comienza una poderosa concentración de barcos en aguas de Santoña para efectuar el ataque de Somorrostro que va a ordenar el Duque de la Torre. Desde Santoña se envían a Castro y Colindres los efectivos, mientras que se planea un nuevo desembarco en la parte de Algorta a cargo de la división del general Loma con 9.000 hombres, embarcados en los vapores mercantes requisados (ITÁLICA, CERVANTES, LUCHANA, NISTE, FOMENTO, MARÍA ISASI, SOFÍA, ALBERTITO, POBEÑA y LUCHANITA). El día 19 se hacen a la mar todos los buques con dirección a Bilbao y se incorpora a las fuerzas la fragata de guerra BLANCA, que recalca en el Sardinero el 20 de mañana y prosigue a Bilbao. Pero el mal tiempo vuelve a jugarle otra pasada a la escuadra y desatándose

una fuerte virazón del NW, el día 21 ha de disolverse la formación regresando los transportes a Santander por acuerdo del Ministro de Marina y del Jefe de la Escuadra. El día 24 regresan al abra bilbaína los barcos de guerra para proseguir el bloqueo. La maniobra de desembarco se aplaza definitivamente.

El 8 de abril entra en nuestro puerto la goleta PROSPERIDAD, de hélice, que se une a la escuadra y el 10 vuelve a Santander el Ministro de Marina. A los dos días, el Marqués del Duero embarca en la bahía a bordo del FERROLANO y se dirige a Santoña, en convoy con los transportes mercantes ALVARADO, HERMINIA y VIVAR, todos con tropa.

Así transcurre todo el mes de abril. El puerto de Santander y la base avanzada de Santoña son dos plazas de guerra que no cesan de recibir y despachar buques de guerra, mercantes con tropas, heridos, pertrechos y munición. Entretanto, el embarque de nuevos contingentes para Cuba, sigue sin interrupción por Santander, que vive en estos meses, sin duda alguna, el momento militar y naval culminante de su historia moderna, convertida en el centro logístico de apoyo de dos ejércitos en campaña (Cuba y Vizcaya) y por ende se rodea de una importancia política y económica excepcional. Sin olvidar su tráfico civil comercial, que precisamente entonces cuaja a pesar del bloqueo y de la incomodidad mercantil que siempre rodea a los puertos militares, con un movimiento sensacional empujado en una gran parte por la afluencia de grandes vapores trasatlánticos de pasajeros, que en estos años rompen a venir en regata de competencia a nuestro puerto, bajo todas las banderas.

El 1 de mayo de 1874, al fin, desembarcan las tropas del ejército liberal en Portugalete y dirige personalmente la operación Sánchez Barcaiztegui y al día siguiente se levanta el sitio de Bilbao por las fuerzas del Marqués del Duero. Regresaron no pocos buques a Santander, libres ya de requisa, y el día 4 procedentes de Bilbao, en el abra, embarcan el Duque de la Torre y Topete en el FERROLANO y regresan a Santander.

El día 10 de junio se incorpora en Santander a la flota el vapor de guerra LEÓN, de casco de hierro y propulsión a ruedas, con 360 caballos de potencia y seis cañones.

Los frentes de batalla se desplazan ahora a Guipúzcoa y nuestras costas se alejan de la guerra caliente, pasando a ser Bilbao, Pasajes y San Sebastián los puertos-base avanzados para el apoyo de las fuerzas armadas.

En agosto, el día 1.º, regresa a Santander Sánchez Barcaiztegui a bordo del LEÓN, que es su buque insignia, para revistar los buques que tiene descansando en retaguardia y revisar la marcha burocrática del papeleo de su escuadra cuya base oficial continúa siendo nuestra ciudad. Ese mismo mes, el día 12, llega a Santander procedente de Castellón, Valencia, Cartagena y Cádiz el vapor de guerra COLÓN, conduciendo el

cable telegráfico submarino que enlazaría las plazas del norte entre sí. El COLÓN se incorpora a la escuadra y D. Victoriano traslada a él su insignia. El COLÓN era un barco de ruedas y de dos chimeneas, de 360 caballos, casco de madera y construído en 1849.

Al mes siguiente llega a nuestro puerto el FERROLANO procedente de Ferrol y conduciendo a remolque las lanchas cañoneras de vapor RULL y GODÍNEZ, destinadas a la vigilancia y represión del contrabando de armas en el río Bidasoa. Pocos días después, hay una nueva alta en las Fuerzas y es la goleta ÁFRICA, de madera y hélice, construída en 1862; este buque, según parece, no hizo la incorporación protocolaria en Santander, sino que fue directamente a Castro, en donde estaba el Jefe de la Escuadra y de allí a Santoña.

Durante el mes de octubre se llevan a cabo cruentas operaciones terrestres en la zona guipuzcoana próxima a la frontera. Entretanto, Sánchez Barcaiztegui ha izado su insignia en el COLÓN que iba a ser su último buque. El 4 de noviembre se embarca en Santander el ejército de operaciones del Teniente General La Serna con destino a San Sebastián; el 14 embarca en Pasajes para Santander el ejército que acababa de tomar Irún; el 19 llega a Santander la división del General La Portilla y el 20, a bordo del FERROLANO, el General en Jefe, todos los Generales de División y el Estado Mayor, acompañados por el Jefe de la Escuadra.

El 1 de diciembre vuelve a embarcar en nuestro puerto completa la división del General Loma con destino a San Sebastián, llevándose a cabo en 19 barcos mercantes requisados.

Con el primer día del año, Sánchez Barcaiztegui se entera de que en España reina Alfonso XII y de que ha de despachar por tanto el FERROLANO a Bayona para que embarque el nuevo monarca, que deberá entrar por Santander; a última hora hay contraórdenes y el soberano hace su entrada embarcando en Marsella; no pasarían muchas semanas sin que conociera D. Alfonso nuestra ciudad.

En cambio sí que hubo de pertrechar en nuestras aguas la CONSUELO para proceder a Burdeos a recoger y escoltar a los nuevos cañoneros comprados en Francia y que se llamaban SEGURA, TAJO, TURIA y ARLANZA, que por cierto eran horribles.

El 7 de marzo de 1875, llegan a Santander tropas de Pasajes y el 28, de nuevo, una gran parte de la División Loma, con el propio General y su Estado Mayor.

Sánchez Barcaiztegui es nombrado Ayudante de Campo del Rey y el día 4 de abril desembarca en Santander y sigue por tierra a Madrid; pero habiendo surgido nuevos ataques carlistas en las proximidades de Bilbao, solicita volver a hacerse cargo de la escuadra y el 14 está de nuevo en Santander y embarca en el FERROLANO. Había llegado el día 12 procedente de Ferrol la goleta CARIDAD para incorporarse a las Fuerzas.

El día 25 entra en nuestro puerto el FERROLANO conduciendo a su bordo al Nuncio recién nombrado, al reconocer la Santa Sede el Gobierno de Alfonso XII, y que había embarcado en San Sebastián. El vapor con Sánchez Barcaiztegui, regresó a San Sebastián y el Nuncio, por tierra, fue a Madrid. Estaban en ese día en nuestras aguas los barcos de guerra LEÓN (español), ORIFLAMME (francés) y AUGUSTA (alemán).

A los pocos días, el Jefe de la Escuadra acuerda la utilización en nuestro puerto de los pesqueros vascos que habían sido capturados por las fuerzas bloqueadoras o emigrados. Se dotaron con tripulación de los cabildos montañeses y salieron a pescar; así se incrementa la flotilla local de bajura hasta su devolución a los puertos vascongados, el 17 de febrero de 1876.

Pero volvamos al relato cronológico, porque el día 7 de mayo de 1875, se decretó el bloqueo riguroso de las costas cantábricas. Todas las embarcaciones que se encuentren entre Bilbao y Fuenterrabía serán de ahora en adelante apresadas y sus tripulantes hechos prisioneros y conducidos a Ferrol; las embarcaciones que no sirvan para el servicio de la Escuadrilla, serán además destruidas. D. Victoriano, no estaba dispuesto a más bromas con el contrabando de armas para el enemigo; y fue su último reto.

El día 26 caía frente a Motrico alcanzado de lleno por un proyectil de la artillería carlista, sobre el puente de su buque insignia, el vapor COLÓN. El barco regresó a San Sebastián, en donde desembarcó el cadáver y vino seguidamente a Santander para desde aquí comunicar telegráficamente la noticia al gobierno de Madrid. La muerte de Sánchez Barcaiztegui fue un golpe fatal para la causa alfonsina, pero ya la guerra para entonces, estaba indefectiblemente perdida para los carlistas por otras mil razones.

Toma el mando de las Fuerzas Navales D. José Polo de Bernabé, contralmirante, quien embarcó el día 1 de junio en Santander en el COLÓN, haciéndose cargo de las mismas.

La segunda mitad de 1875, es ya el final. La marina alfonsina se vuelca en el Cantábrico, pero nuestra capital como base de operaciones, pierde lógicamente, importancia. Tan sólo las necesidades de carboneo de las grandes fragatas y el papeleo terrestre de las Fuerzas, obliga a mantener la condición naval destacada de nuestra ciudad. El 28 de junio recalca por primera vez al Sardinero la fragata acorazada VITORIA que viene a carbonear (2).

(2) La VITORIA fue propiamente el primer acorazado que existió en España. Era un barco imponente de tres palos y dos chimeneas construido en Londres en 1863. Desplazaba 7.250 tons., con 97 metros de eslora, casco blindado de hierro con espesor de hasta 140 mm., con máquina de vapor de 500 caballos y 11 nudos de andar. En 1898 se transformó en auténtico acorazado desprovisto totalmente de velas y fue armado con ocho cañones de nueve pulgadas y tres de ocho, mas dos tubos lanzatorpedos.

Desde entonces la VITORIA recalaba cada ocho o diez días en el abra santanderina para tomar combustible, municiones y pertrechos.

En aquellos días se incorpora también la goleta de guerra SIRENA y casi a continuación el crucero FERNANDO EL CATÓLICO, recién construido en astilleros franceses de Marsella y al que traslada su insignia el contralmirante Polo. La ceremonia se celebra en la bahía el día 11 de julio (3).

El 22 de julio, llega por primera vez a Santander el también nuevo cañonero PELICANO, de madera y hierro, armado con una pieza de 160 milímetros y ya no registramos otra entrada naval de importancia—fuera de las rutinarias de los barcos en campaña—hasta la sorprendente llegada del monitor PUIGCERDÁ. Este extraño barco se había encargado en 1874 a los astilleros de La Seyne, exclusivamente para operar en aguas de la ría bilbaína. Era horrendo; desplazaba 552 toneladas con 39 metros de eslora y 9 de manga; apenas sobresalía del agua y llevaba dos enormes torres giratorias acorazadas y una chimenea ridícula; andaba siete nudos teóricos por hora, con 23 toneladas de consumo y costó 850.000 francos oro. El PUIGCERDÁ, con su tripulación de 59 hombres, salió para España el día 1 de marzo. Tras un viaje lamentable, compendio de averías, de sustos y de fracasos, llegó al Ferrol el 1 de julio, es decir, que tardó cuatro meses justos en dar la vuelta a la península.

Tras una serie interminable de obras, el 14 de agosto sale de Ferrol para Bilbao a remolque del FERNANDO EL CATÓLICO, que recalca en Ribadeo, Gijón y Santander. Aquí se le instaló la artillería, que era un cañón rápido de 12 centímetros a proa y dos de diez a popa. Concluida la faena, el 29 de septiembre, zarpó de nuestro puerto y ¡al fin! llega a Bilbao... Aún tuvo ocasión de batirse contra las avanzadillas carlistas que estaban en Luchana, y aguantó ocho meses de campaña. De regreso, después que acabó la guerra, tocó de paso Santander y no volvió a hacerlo hasta que, transformado en barco mercante, vino fletado por Nueva Montaña en 1903, para llevar mineral de Parayas al Cuadro.

El 8 de septiembre llegó una vez más la VITORIA a tomar consumo a Santander, pero enterado el almirante Polo por confidencia, de que entre el carbón se habían introducido explosivos, despachó al crucero MARQUÉS DEL DUERO (gemelo del FERNANDO EL CATÓLICO y recién incorporado como él) a nuestro puerto, y llegó a tiempo de interrumpir la faena, con lo que la VITORIA siguió a carbonear al Ferrol.

El 22 de noviembre es baja en la Escuadra la BUENAVENTURA que regresa definitivamente al Ferrol desde Santoña, y el 13 de diciembre

(3) La pareja de cruceros de 3ª clase MARQUÉS DEL DUERO y FERNANDO EL CATÓLICO se construyó en La Seyne. Eran de 500 toneladas y 157 pies de eslora, con máquinas de 550 caballos, dos hélices y 10 nudos de marcha; iban armados con un cañón de 160 y dos de 120.

se organiza de nuevo en nuestro puerto un gran convoy de unidades mercantes y de guerra, para trasladar a San Sebastián el cuerpo de Ejército del General Moriones con las divisiones de los Generales Quadro, Catalán y Morales de los Ríos, que van a apuntillar los últimos esfuerzos del ejército carlista en tierras guipuzcoanas. La expedición fue organizada por el Comandante de Marina, que lo era entonces el brigadier D. Felipe Ramos Izquierdo, y salió en sucesivas oleadas que duraron hasta el día de fin de año.

1876 empezó con ganas de acabar la guerra. El joven monarca tomó el mando supremo—simbólico—de las fuerzas del Norte y se acercó a oler la pólvora en tierras vascongadas. El día 14 de mayo de 1876, tras la victoria, embarca en Castro Urdiales Alfonso XII a bordo del FERNANDO EL CATÓLICO y llega a Santander a las tres y media de la tarde. El recibimiento al soberano en nuestra ciudad fue apoteósico y aquí permaneció hasta el día 17 en que regresó por tren a Madrid para ofrecer ilusionado al pueblo de la capital, la costosa pacificación lograda a costa de tanta sangre.

Las Fuerzas Navales del Norte se disolvían oficialmente el 9 de mayo de 1876 y Santander, abandonando su provisional estampillado de base naval cantábrica, volvió por sus fueros comerciales que han sido de siempre la más brillante de sus ejecutorias.

Visitas reales.—Regreso de Isabel II.—Los veranos en Comillas de Alfonso XII.—1898 y el regreso de los hombres de Cervera

LA reina Isabel II regresó del destierro por Santander. El día 27 de julio de 1876 llegan al Sardinero el FERROLANO y NUMANCIA; el 29 la BLANCA y la CARIDAD y el 30 regresa la NUMANCIA de Francia con la Reina destronada, acompañada de sus hijas las infantas Pilar, Paz y Eulalia. Estaban además en Santander la CONCORDIA y la CONSUELO. D. Alfonso XII y la Princesa de Asturias, habían llegado el día antes por tren a Santander y subieron a bordo de la fragata blindada para dar la bienvenida a su madre. Luego desembarcó toda la real familia y por la tarde el rey revistó a los buques fondeados en el Sardinero. Al disparo de las salvas de los barcos de guerra se unió el correo inglés BRITANNIA, de la Pacific, que saludó al cañón al paso del Rey.

El día 11 de agosto llegó la nueva escuadrilla de cañoneros TAJO, SEGURA, ARLANZA y TURIA procedentes de Ferrol y San Sebastián. En aquel verano, la reina madre visita el flamante correo de Trasatlántica ALFONSO XII, llegado el 4 de septiembre, siendo escoltada por 17 falúas de los tres correos de Antonio López, surtos ese día en el puerto junto con la goleta de guerra CONCORDIA. Aún en septiembre, doña Isabel hizo excursiones por mar hasta Santoña y Colindres y el día 14 entró la fragata BLANCA para cerrar el veraneo real.

Esta costumbre del veraneo en el norte fue para Santander pretexto ya tradicional desde los tiempos de D. Amadeo para la visita y permanencia de nuestros buques de guerra en bahía.

En 1878 no hubo veraneo. El día 30 de junio fallecía en el Palacio de Oriente la Reina Mercedes; la CONCORDIA, surta en nuestras aguas, disparó las salvas de ordenanza.

Al año siguiente, el día 14 de agosto, entró el FERROLANO a recoger al Ministro de Marina Pavía, para llevarle al Ferrol a la inauguración del dique de la campana, escoltado por la CONCORDIA. Regresó el Ministro en la TORNADO el día 25.

El viajero importante en barcos del Rey en el año 1880 fue el Patriarca de las Indias, que embarcó en nuestro puerto a bordo del FERROLANO el 24 de junio con destino al Ferrol.

Desaparecido el luto de la corte, y con nueva soberana en la persona de D.^a María Cristina de Austria, el año 1881 trajo a Santander, todo el boato de la corte madrileña y jornadas navales de efeméride para la historia de la ciudad. Anteriormente visitaron el puerto el ISABEL LA CATÓLICA y la PROSPERIDAD, y el día 4 de junio, coincidieron en nuestras aguas, a más de estos dos últimos buques de guerra, el TAJO, el FERROLANO y la CONCORDIA; el ISABEL trasladó a Cartagena un batallón de Infantería de Marina llegado de Cuba en el correo COMILLAS.

En el mes de agosto vinieron los Reyes a veranear a Comillas. Vinieron el TORNADO, la LIGERA, el FERROLANO, la CONCORDIA, el TAJO y el ISABEL LA CATÓLICA que permanecieron constantemente en nuestro puerto o frente a Comillas. El FERROLANO llevó la caseta real de baños. Quedaron las infantas Pilar y Eulalia en Comillas y embarcaron los reyes en Santander con rumbo a Ferrol, en donde iban a asistir a diversas ceremonias; fueron a bordo del TORNADO, y escoltados por el TAJO, el FERROLANO y la LIGERA. En Ferrol se botó el NAVARRA y el PAZ; se pusieron las quillas del ALFONSO XII y del REINA CRISTINA y visitaron los monarcas la SAGUNTO, la VILLA DE MADRID, la ZARAGOZA y la NAVAS DE TOLOSA, regresando a Comillas a bordo de la SAGUNTO, el día 23. Tuvo lugar después en aquellas aguas la famosa revista naval de la Trasatlántica el día 26 y aún permanecieron los reyes en la villa de los arzobispos hasta el 16 de septiembre.

En ese mismo año, el 24 de octubre, llega a Santander directo desde Inglaterra, en donde acababa de terminarse, el nuevo crucero GRAVINA, que continuó a completar su artillado en Ferrol. Este crucero de 1.152 toneladas, de una chimenea y tres palos, no volveríamos jamás a verlo porque se perdió en aguas del Pacífico el 10 de julio de 1884 a consecuencia de un tifón.

El año 1882 volvió a repetirse el veraneo en Comillas y volvió a convertirse en palacio real la casa del Marqués D. Antonio López. El TAJO, el NERVIÓN y el FERROLANO y el PELICANO fueron los navíos de jornada.

El rey fue y vino a Santander, y el FERROLANO tuvo un incendio en las máquinas al final de la temporada estival, siendo remolcado a nuestro puerto por el famoso remolcador santanderino HÉRCULES. El remolcador a ruedas AUXILIAR, de la Trasatlántica, hizo aquel año de yate real, especialmente acondicionado al efecto.

El 17 de octubre de 1883 recaló en nuestro puerto en viaje de entrega desde Alemania, el torpedero de 62 toneladas RIGEL, primero de tal clase propiamente dicho, en nuestra Armada. Al año siguiente llegan el BARCELÓ y el RETAMOSA y el 20 de febrero de 1885 llegaron también, en viaje de entrega, procedentes de Inglaterra, los torpederos ACEVEDO y ORDÓÑEZ.

Todos estos años, la flotilla de torpederos visitó con bastante frecuencia nuestras aguas y el 10 de agosto de 1886 embarcó por la machina de Maura, en el cañonero EULALIA, la reina abuela Isabel II con destino a San Sebastián. Al salir del puerto se cruzó con el correo HABANA; la dotación trasatlántica cubrió vergas y pasamanos y contestó a la voz a otros tantos vivas a la reina, que dio desde el puente del mercante el famoso capitán Gorordo.

En 1887 hacen acto de presencia los torpederos HABANA y AZOR, y en 1891 entra por primera vez en Castro Urdiales—con averías—el DESTRUCTOR, primer destroyer de la Armada española.

En 1894 vino a Santander, para llevar a cabo la voladura de los restos del vapor CABO MACHICHACO, el cañonero CÓNDOR el día 27 de marzo; nadie pensaba que este mismo «volador» acabaría él mismo volado por propia explosión en aguas del puerto de Vigo pocos años después. En ese mismo año, ya en el otoño, visitaba el puerto la Escuadra de Instrucción, integrada por los cruceros gemelos ALFONSO XII y REINA MERCEDES (4).

En 1895, el 17 de septiembre, se recibió una importante visita naval: la del crucero-acorazado INFANTA MARÍA TERESA, en pruebas, recién terminado en los astilleros bilbaínos del Nervión, que vino en compañía del DESTRUCTOR. El TERESA, un espléndido buque de 6.500 toneladas con artillería del 280, sucumbió gloriosamente en aguas de Santiago de Cuba el 3 de julio de 1898.

También en ese mismo año, el 18 de octubre, llegó en riguroso estreno para nuestro puerto, el crucero ISLA DE LUZÓN, de 1.045 toneladas, armado con artillería del 120. Otro heroico protagonista del drama del 1898; fue hundido el 1 de mayo cuando formaba parte de la escuadra del Almirante Montojo en aguas de Cavite, junto con su gemelo el ISLA DE CUBA. Los dos eran de construcción inglesa y fueron los primeros cruceros de casco de acero de nuestra Armada.

El final del siglo, con la guerra y la enajenación de las viejas colonias, volvió a ser para Santander la vuelta a un primerísimo plano en la logística naval y militar de España. Por aquí embarcaron cientos de miles

(4) Fue la primera y última visita de ambos buques. El ALFONSO XII, tras de pasar la guerra de 1898 en La Habana, fue desguazado en España y el REINA MERCEDES quedó hundido a la entrada de Santiago de Cuba, aunque posteriormente fue reflotado por los americanos y convertido en buque trofeo fondeado precisamente frente a la Escuela Naval de Annapolis.

de hombres para Cuba y Puerto Rico; aquí se abanderaron los transportes; y aquí se entregó a la Armada como cruceros-auxiliares lo más florido de la flota trasatlántica. Pero eso sería materia suficiente por sí sola para un largo capítulo fundamental en la historia militar de España, pero claro está, secundario en el puro aspecto naval, ya que los escenarios de operaciones de nuestras unidades armadas estaban, esta vez, bien lejos de nuestras costas.

Sin embargo, sí que fue un importante suceso para la Marina de Guerra, la llegada a nuestro puerto de los supervivientes de la Escuadra de Cervera. Llegaron a bordo del trasatlántico inglés CITY OF ROME el día 20 de septiembre de 1898 a las cuatro y media de la madrugada. El barco quedó fondeado en el Sardinero y a bordo del Cuco acudió al abra el Gobernador Sr. Manzano, Hoppe, que era consignatario del CITY OF ROME, y los periodistas. D. Pascual Cervera y su Jefe de Estado Mayor, D. Víctor Concas, esperaban en el portalón. A las ocho y media empieza el desembarco por medio de lanchas y «corconeras», dirigiéndose la marinería al crucero auxiliar METEORO, que estaba atracado al muelle de Maliaño desde el día anterior.

A eso de las diez, llegó a bordo del Cuco, al embarcadero de pasajeros, el Almirante Cervera, Eulate, Concas y Díaz Moreu; éste había subido a bordo en el primer momento. Los esperaban todas las autoridades con el alcalde al frente y fueron conducidos al Hotel Continental.

Los heridos se llevaron al HABANA y ESPAÑA (hospitales de la Traslántica, que habían venido a tal efecto) a eso de las dos y media de la tarde. El desembarco concluyó a las cinco y seguidamente el CITY OF ROME zarpó para Glasgow. Por la noche el Almirante y su séquito salieron en el tren de Madrid (5).

La ciudad recibió con dolor y respeto a los héroes de Santiago, entre los que figuraban no pocos montañeses y en particular los alféreces de navío Nárdiz y Colomer. Otros muchos, como el Teniente de Navío D. Alfonso Polanco Navarro, a bordo del OQUENDO, hallaron gloriosa muerte frente al enemigo.

Se había cerrado definitivamente un capítulo en la historia de la Armada española y la última página se pasaba en Santander. Triste y altivo honor para nuestra ciudad marinera.

En los últimos días del siglo, aún prestaron servicio, destacados en el puerto, los cañoneros MAGALLANES y TEMERARIO, supervivientes de la liquidación.

(5) El CITY OF ROME era un notable trasatlántico de tres chimeneas y cuatro palos, con proa de violín y 8.415 toneladas de arqueo, que fue durante varios años el más bello buque del mundo. Véase Revista General de Marina *Los cirineos de la repatriación*, Rafael González Echegaray. Agosto-septiembre, 1964.

Alfonso XIII en el Sardinero.—El «Giralda» y el Rey.—Los planes de escuadra.—Banderas para la flota.—Maniobras de 1929 y 1930.—La República

DESDE el primer año del siglo fueron las estancias regias en el verano, ininterrumpidamente, ocasión para la visita y permanencia en nuestras aguas de todas las unidades de nuestra Marina de Guerra. Alejados providencialmente del primer conflicto mundial, con la sangría de Marruecos distante, son el protocolo y las maniobras las únicas causas determinantes del contacto de Santander con la Armada.

El 8 de septiembre de 1900 viene por primera vez a Santander el Rey Alfonso XIII. Llega a bordo del GIRALDA, escoltado por los cañoneros INFANTA ISABEL y VASCO NÚÑEZ DE BALBOA y el aviso URANIA. Con el rey viene también su madre, la Reina Regente D.^a María Cristina. Salió a recibirlos al Sardinero el correílllo de Trasatlántica JOAQUÍN DEL PIÉLAGO y la consiguiente nube de embarcaciones menores y de puerto. Tras la visita a Santander, los reyes hicieron una excursión naval por todos los puertos del Cantábrico a bordo de los buques de la flotilla.

Fue ésta la primera vez que vino D. Alfonso a bordo del GIRALDA. Desde entonces la figura del soberano y la del precioso yate real fueron algo consustancial a la bahía en la temporada estival. El GIRALDA fue un barco de larga historia; se compró por el Ministerio de Ultramar para su incorporación a la Armada como crucero auxiliar en 1898; había sido construído por Fairfield en 1894 y registraba 1.240 toneladas; tenía dos hélices y andaba 21 nudos. Su propietario, Harry Mc Calmont, nos lo vendió a España y fue incorporado a la Armada dotándose con 109 hombres y la categoría de aviso. Concluída la guerra se convirtió en yate

real, hasta que en 1918 fue baja y pasa a la reserva. Pero en 1920 vuelve al servicio activo como buque hidrográfico o planero, y acaba sus días amarrado en La Carraca en los años de la guerra civil.

En 1901 vienen el GIRALDA y el URANIA, éste concretamente para levantar varias cartas hidrográficas de la costa. Volvió en el verano, el 12 de septiembre, conduciendo a su bordo a los Príncipes de Asturias. Ese año recaló al Sardinero en el mes de agosto la corbeta NAUTILUS y ya en el otoño, los torpederos AUDAZ y ORIÓN y el cañonero TEMERARIO, que visitaron el puerto.

Con pocas variantes en la lista de unidades navales visitantes, transcurren los años 1902 y 1903. El 20 de abril de 1902 entró a remolque del CABO TORTOSA y ya convertido en un casco inútil, el viejo torpedero EJÉRCITO, que iba a Bilbao para ser convertido en gabarra. La visita real de ese año llegó a bordo del URANIA con la escolta del DOÑA MARÍA DE MOLINA y del TEMERARIO.

En el año 1904 viene por primera vez después del desastre, la Escuadra de Instrucción. La componían el acorazado PELAYO, el crucero-acorazado CARDENAL CISNEROS, el crucero RÍO DE LA PLATA y el cañonero D. ÁLVARO DE BAZÁN; llegaron en el mes de octubre, pero el CISNEROS ya había estado antes, el 18 de enero, en viaje de estreno, y en idénticas condiciones también el RÍO DE LA PLATA el 16 de agosto. El Rey, en el GIRALDA, visitó Santoña y Comillas en el mes de julio, desembarcando en ambos puertos.

Al año siguiente, la escolta real del GIRALDA, la forman el crucero EXTREMADURA y el cañonero MARQUÉS DE MOLINS; aguardan la llegada en bahía los cruceros acorazados gemelos CARDENAL CISNEROS y PRINCESA DE ASTURIAS; luego vino el RÍO DE LA PLATA. Era la última vez que veríamos al CISNEROS, porque ese mismo año, el día 18 de octubre de 1905, se perdía en un bajo en las proximidades de la ría de Muros. Este barco, el PRINCESA y el CATALUÑA eran la segunda serie mejorada de los tres que sucumbieron en Santiago de Cuba (TERESA, VIZCAYA y OQUENDO).

El año 1906, salvo la inevitable ausencia del CISNEROS, fue prácticamente igual la afluencia de barcos de la Armada a nuestras aguas. En el GIRALDA vinieron el Rey Alfonso y su esposa la Reina Victoria. En 1907 vino la Escuadra completa, a saber: acorazado PELAYO, crucero-acorazado CARLOS V y PRINCESA DE ASTURIAS, crucero ligero EXTREMADURA, y destructores OSADO y PROSERPINA. También estuvieron como escolta del GIRALDA los cañoneros MARQUÉS DE LA VICTORIA y MAC-MAHON. Es la primera vez que se concentra en la bahía el grueso de las fuerzas navales propias, aunque no fuera en realidad ni muy brillante ni muy numeroso.

La visita real de verano en 1908 se hace a bordo del GIRALDA, escoltado por los destructores OSADO y TERROR, los torpederos HABANA y HALCÓN y el cañonero MAC-MAHON. En una de sus travesías, el HABANA y el HALCÓN entraron de arribada en Suances y atracaron en Requejada; es la primera vez que unidades navales de esta clase han subido al puerto minero de Torrelavega.

El CARLOS V volvió todos los años siguientes una corta temporada, pero en 1911 se llena la bahía de novedades de nuestra flota. Con la llegada del GIRALDA, vienen, entre otros buques, ya viejos conocidos, el nuevo crucero REINA REGENTE, de 5.300 toneladas y armado con artillería del 160. Terminado de construir en Ferrol en 1908, era, como el CARLOS V, de tres chimeneas pero no tan altas y caídas.

En ese año llegó también como novedad naval española el cañonero RECALDE, primera unidad del Plan Maura que visitó nuestro puerto. Tanto el CARLOS V como el PRINCESA, el CATALUÑA y el RÍO DE LA PLATA vinieron durante el mes de julio de 1912.

El 19 de julio de 1914 entra en la bahía de Santander el primer acorazado del nuevo Plan de Escuadra: el primer ESPAÑA. Estaban en el puerto el GIRALDA—el Rey ya en el Palacio de la Magdalena—, los torpederos 41, 3 y 6 y el cañonero DOÑA MARÍA DE MOLINA. El ESPAÑA se acababa de terminar en la factoría de Ferrol y como sus hermanos gemelos que se construyeron tras él, ALFONSO XIII y JAIME I, desplazaba 16.900 toneladas y estaba armado con ocho cañones del 305, máximo calibre de artillería embarcada en nuestra flota. Este trío de acorazados, exponente magnífico del notable esfuerzo realizado para la recuperación del rango naval perdido en 1898, fue lo más importante, completo y logrado de todos los planes navales del siglo actual; el retraso en las entregas, las enseñanzas de la Gran Guerra y la mala estrella que acompañó a estos tres barcos—que acabaron los tres en tragedia—hizo disminuir y empequeñecer el peso de su notable densidad naval inicial.

Estando en bahía el ESPAÑA, estalla la Guerra Europea.

En agosto de 1915 son ya dos los acorazados nuevos que vienen durante la estancia del Rey: el ESPAÑA y el ALFONSO XIII.

En 1917 se destacan a nuestro puerto con objeto de proteger la navegación mercante de las asechanzas de la campaña submarina germana, los nuevos destructores VILLAMIL y BUSTAMANTE y aparecen tímidamente durante el veraneo real, los primeros torpederos de la gran serie de 24 del Plan Maura, que fueron el Torpedero 2 y el Torpedero 8. Este último quedó encargado de la custodia del submarino alemán UC-56, internado en nuestra bahía.

1919 fue año destacado para Santander en el aspecto naval. El 17 de julio llegó de Southampton el destructor BUSTAMANTE con el cadáver de la Condesa de París; la más inmediata efemérides semejante se regis-

tró el 20 de junio de 1875, cuando la goleta de guerra a hélice CARIDAD trajo el cadáver del Infante D. Sebastián, bisnieto de Carlos III, para su traslado al panteón de infantes del Escorial.

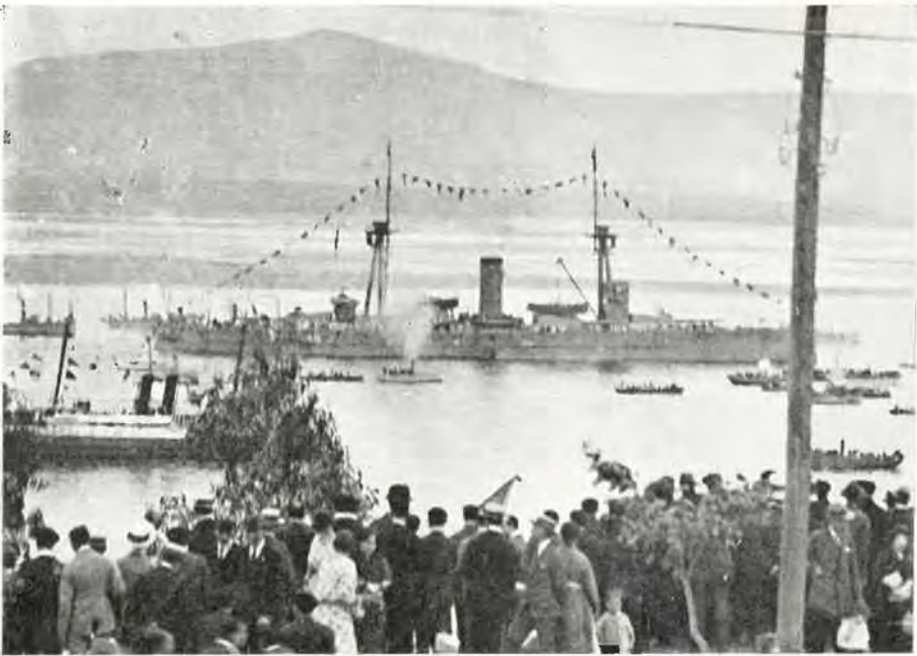
Vienen los dos acorazados y el Rey visitó personalmente el ESPAÑA; llegaron también varios cruceros, destructores, cañoneros y torpederos; y la gran novedad, los primeros submarinos operativos españoles. Fueron éstos el ISAAC PERAL y los A1, A2 y A3. El primero era de construcción norteamericana, entregado a nuestra Marina durante la Gran Guerra, y los otros tres, bastante más pequeños, habían sido encargados en astilleros italianos. Alfonso XIII se sumergió en el A1 en aguas del Sardinero y a trece metros de profundidad brindó con champán en compañía del comandante del buque, que era nada menos que García de los Reyes, por la prosperidad de la Marina española.

El Rey se marcha en el ESPAÑA y el GIRALDA pasó a reparar al dique de Gamazo, habilitándose como buque-escuela de guardiamarinas.

Los años 1920, 1921 y 1922 transcurrieron sin mayor novedad. Vinieron aisladamente los acorazados, los destructores de la serie CADARSO, varios torpederos y bastantes cañoneros viejos. La única visita especial fue la de la corbeta escuela NAUTILUS, que estuvo el 6 de agosto en 1921 y el 21 de agosto de 1922. En este último año, el día 1.º de agosto, llega a Santander el Presidente de la República Argentina D. Marcelo T. Alvear a bordo del ESPAÑA, escoltado por los torpederos 10 y 18; esperaban en bahía el MARQUÉS DE MOLINS y el PROSERPINA; el Rey recibió al Presidente en el desembarcadero de pasajeros. Fue una gran jornada política y naval.

En 1923 llegó el primer crucero del Plan Maura, que fue el REINA VICTORIA EUGENIA; vino el 14 de julio. Este precioso buque, de clásico corte británico y construido en Ferrol en 1920, desplazaba 6.500 toneladas y estaba artillado con nueve piezas de 152. Era de tres chimeneas y resultó corto de marcha para su época, pero sin duda fue uno de los más bonitos barcos de guerra de España de todos los tiempos; al llegar la República pasó a llamarse precisamente REPÚBLICA y durante el Movimiento, totalmente reconstruido, se incorporó a la Flota Nacional con el nombre de NAVARRA.

1925 fue otro año señero. Coincidiendo con la estancia de los reyes, vinieron a nuestras aguas las últimas unidades incorporadas a la Marina de Guerra: los cruceros ligeros MÉNDEZ NÚÑEZ y BLAS DE LEZO, así como los destructores ALSEDO y VELASCO. La pareja de cruceros era bellísima; eran dos barcos de línea estilizada, con tres chimeneas desiguales, que se habían construido por la Naval de Ferrol. Desplazaban 6.140 toneladas y llevaban seis cañones del 152 y nada menos que doce tubos lanzatorpedos. Eran barcos de concepción muy similar al REINA VICTORIA, pero mucho más logrados y con mejor equipo propulsor, aun-



Llegada del Presidente Alvear, de la República Argentina a bordo del acorazado ESPAÑA; agosto, 1922



Los acorazados ESPAÑA y ALFONSO XIII fondeados en la bahía, vistos desde la Avenida de la Reina Victoria

tró el 20 de junio de 1875, cuando la goleta de guerra a hélice CARIDAD trajo el cadáver del Infante D. Sebastián, bisnieto de Carlos III, para su traslado al panteón de infantes del Escorial.

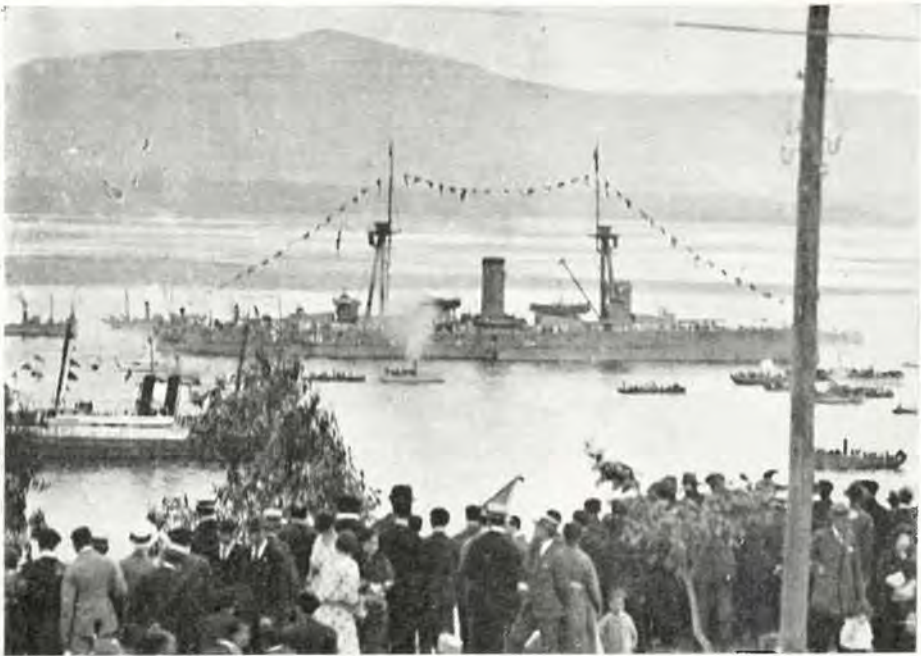
Vienen los dos acorazados y el Rey visitó personalmente el ESPAÑA; llegaron también varios cruceros, destructores, cañoneros y torpederos; y la gran novedad, los primeros submarinos operativos españoles. Fueron éstos el ISAAC PERAL y los A1, A2 y A3. El primero era de construcción norteamericana, entregado a nuestra Marina durante la Gran Guerra, y los otros tres, bastante más pequeños, habían sido encargados en astilleros italianos. Alfonso XIII se sumergió en el A1 en aguas del Sardinero y a trece metros de profundidad brindó con champán en compañía del comandante del buque, que era nada menos que García de los Reyes, por la prosperidad de la Marina española.

El Rey se marcha en el ESPAÑA y el GIRALDA pasó a reparar al dique de Gamazo, habilitándose como buque-escuela de guardiamarinas.

Los años 1920, 1921 y 1922 transcurrieron sin mayor novedad. Vinieron aisladamente los acorazados, los destructores de la serie CADARSO, varios torpederos y bastantes cañoneros viejos. La única visita especial fue la de la corbeta escuela NAUTILUS, que estuvo el 6 de agosto en 1921 y el 21 de agosto de 1922. En este último año, el día 1.º de agosto, llega a Santander el Presidente de la República Argentina D. Marcelo T. Alvear a bordo del ESPAÑA, escoltado por los torpederos 10 y 18; esperaban en bahía el MARQUÉS DE MOLINS y el PROSERPINA; el Rey recibió al Presidente en el desembarcadero de pasajeros. Fue una gran jornada política y naval.

En 1923 llegó el primer crucero del Plan Maura, que fue el REINA VICTORIA EUGENIA; vino el 14 de julio. Este precioso buque, de clásico corte británico y construido en Ferrol en 1920, desplazaba 6.500 toneladas y estaba artillado con nueve piezas de 152. Era de tres chimeneas y resultó corto de marcha para su época, pero sin duda fue uno de los más bonitos barcos de guerra de España de todos los tiempos; al llegar la República pasó a llamarse precisamente REPÚBLICA y durante el Movimiento, totalmente reconstruido, se incorporó a la Flota Nacional con el nombre de NAVARRA.

1925 fue otro año señero. Coincidiendo con la estancia de los reyes, vinieron a nuestras aguas las últimas unidades incorporadas a la Marina de Guerra: los cruceros ligeros MÉNDEZ NÚÑEZ y BLAS DE LEZO, así como los destructores ALSEDO y VELASCO. La pareja de cruceros era bellísima; eran dos barcos de línea estilizada, con tres chimeneas desiguales, que se habían construido por la Naval de Ferrol. Desplazaban 6.140 toneladas y llevaban seis cañones del 152 y nada menos que doce tubos lanzatorpedos. Eran barcos de concepción muy similar al REINA VICTORIA, pero mucho más logrados y con mejor equipo propulsor, aun-



Llegada del Presidente Alvear, de la República Argentina a bordo del acorazado ESPAÑA; agosto, 1922



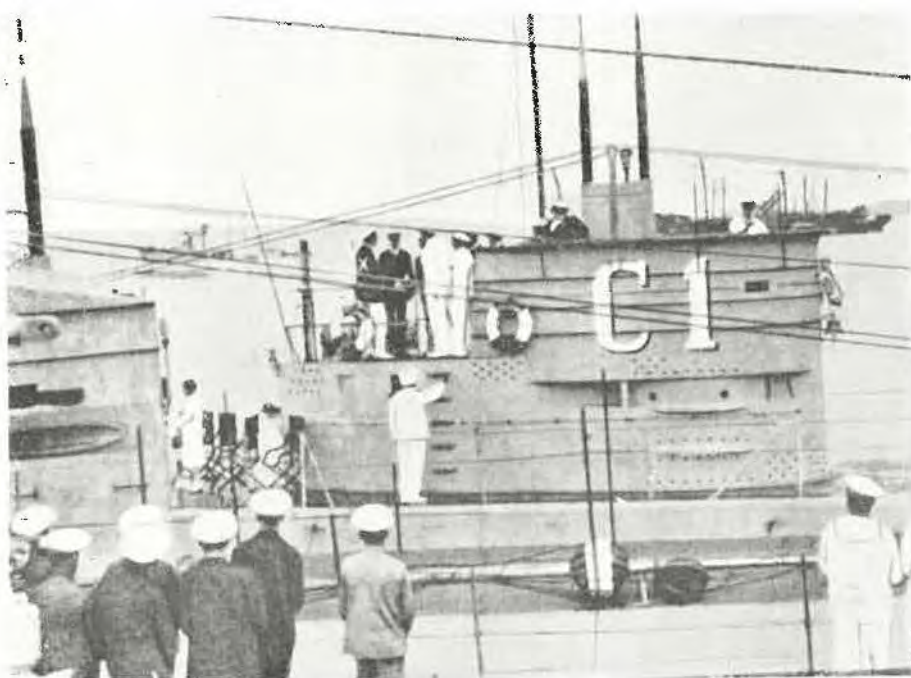
Los acorazados ESPAÑA y ALFONSO XIII fondeados en la bahía, vistos desde la Avenida de la Reina Victoria



Flootilla de submarinos de las series «B» y «C»



El submarino C-2 en aguas de Castro Urdiales, agosto, 1928



Visita de Alfonso XIII a los submarinos españoles en nuestra bahía en 1928



El destructor GRAVINA desatracando



Última visita del destructor ULLOA a nuestro puerto. (Foto Sr. Blánquez)



El destructor José Luis Díez en unas maniobras navales en el Mediterráneo en 1932. Su presencia en aguas del Cantábrico en los años 1936 y 1937 une la historia de este buque a la de un período crucial en la vida de Santander



La primera flotilla de destructores de la serie Ferrándiz. A partir de 1929 comenzaron estos buques a visitar la bahía todos los veranos



La escuadra española fondeada en la bahía en el verano de 1929. En primer término, tras la estación del F. C. Cantábrico, el portahidroaviones DÉDALO



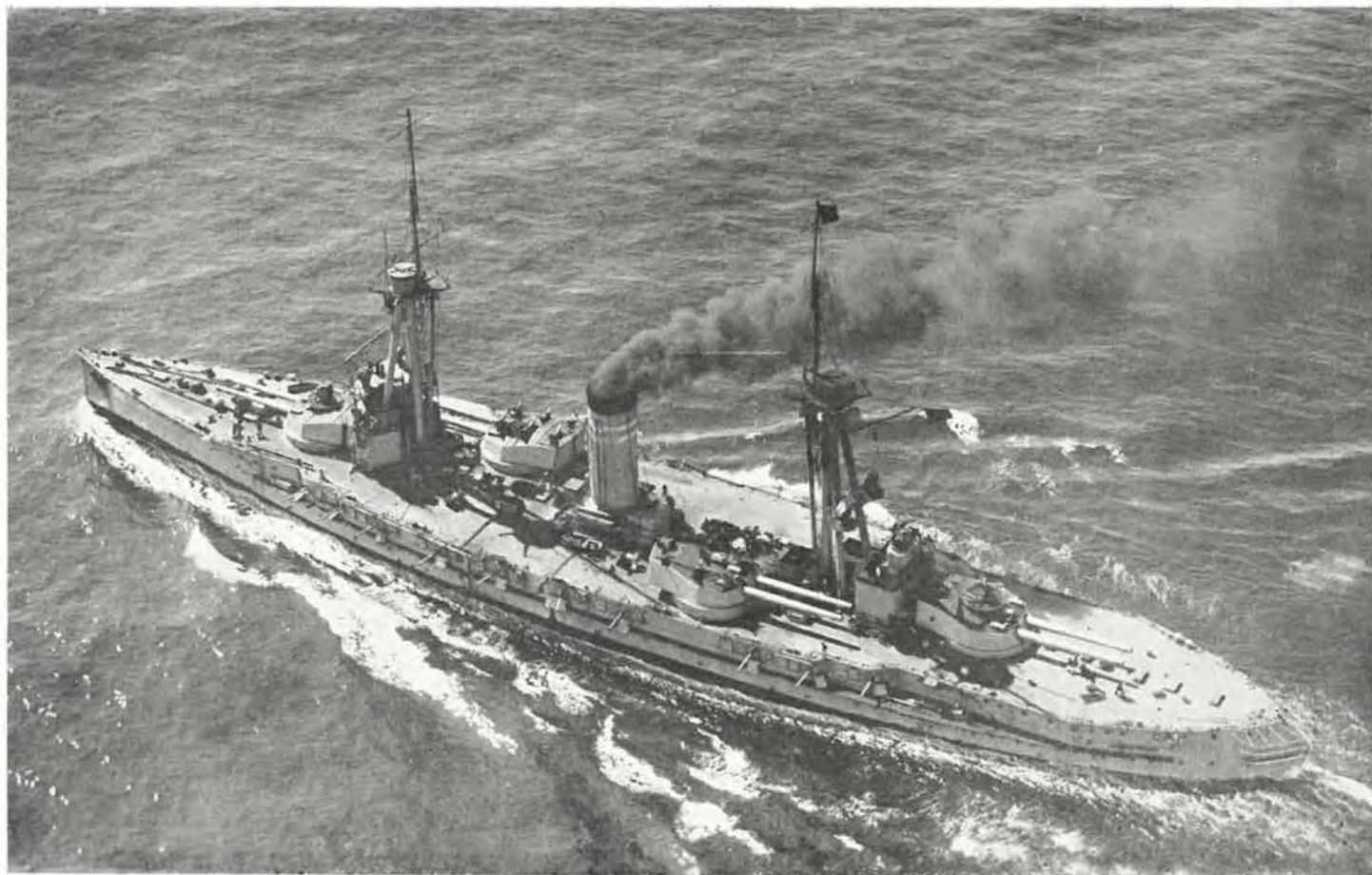
Crucero LIBERTAD en la bahía. 1931



El crucero ALMIRANTE CERVERA en las maniobras de 1930



El crucero ALMIRANTE CERVERA, saliendo del puerto de Santander, con el Palacio de la Magdalena al fondo. Fotografía obtenida en 1929



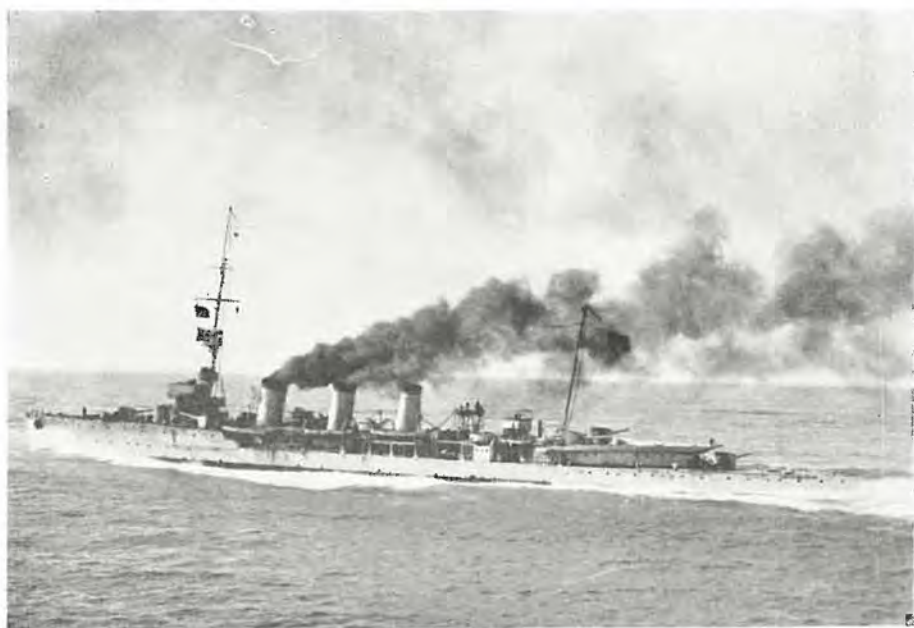
El acorazado JAIME I navegando a toda velocidad. Este buque fue sorprendido por el Alzamiento Nacional en aguas de Santander.



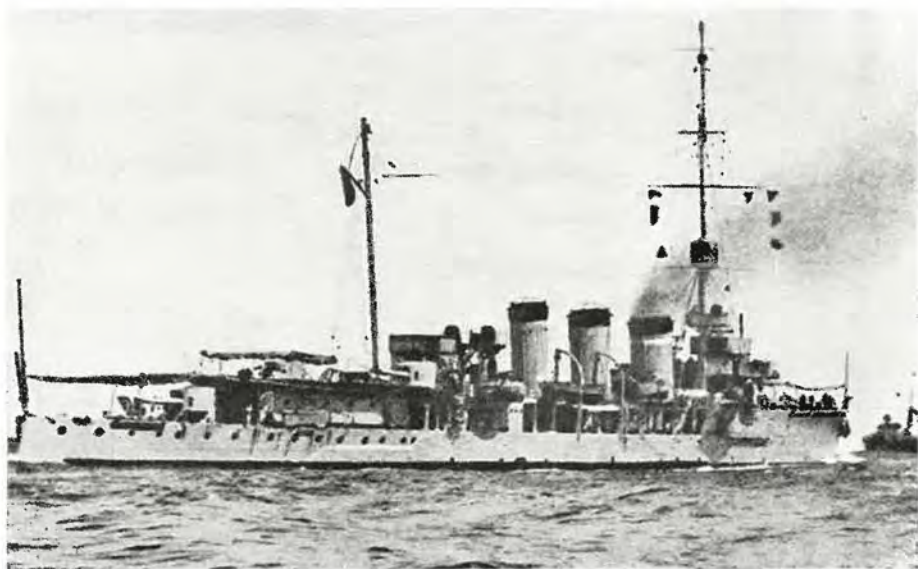
Crucero REINA VICTORIA EUGENIA. La reina Victoria Eugenia le entregó la bandera de combate en aguas de Santander en el verano de 1926



La corbeta ATREVIDA, cuya bandera de combate le fue entregada en Santander recientemente



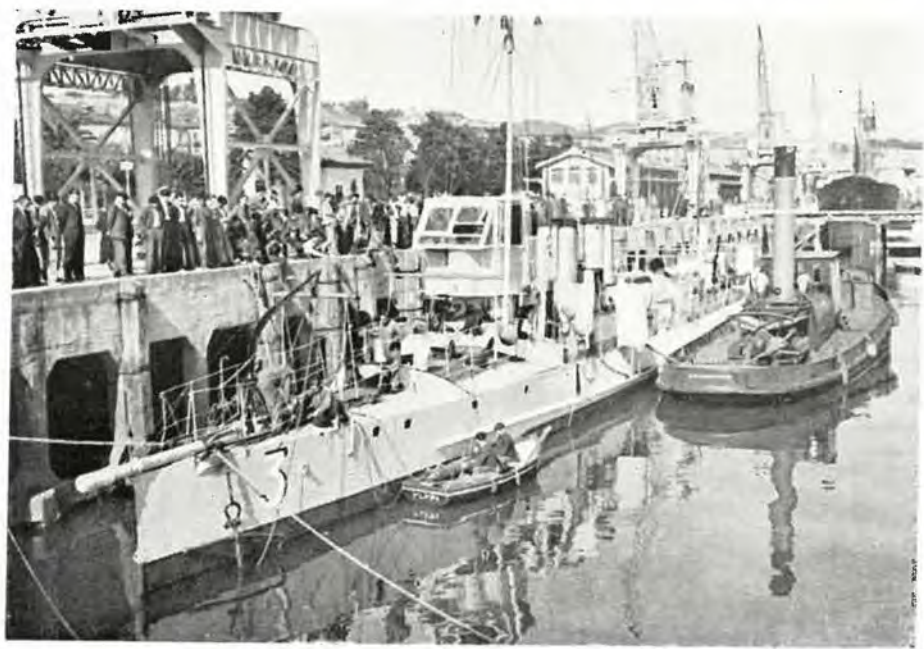
El crucero MÉNDEZ NÚÑEZ en las maniobras de 1930



El crucero BLAS DE LEZO, durante los ejercicios navales de 1930, saliendo de Santander con el resto de la escuadra



El patrullero ÁLAVA de la Marina de Guerra Nacional, antiguo bacaladero de Pysbe, que prestó servicio en el Cantábrico con base en Santander en 1938



El torpedero N.º 3 atracado en el muelle de Albareda, poco antes de 1936. Fue el único buque de la Armada que quedó en todo el Cantábrico adicto al Gobierno de Madrid tras el Alzamiento



El torpedero N.º 2, perdido en las rocas de la ensenada del Camello, en el Sardinero, en 1937



El torpedero N.º 2, perdido sobre la restinga del Camello



Excepcional fotografía obtenida a bordo del destructor VELASCO que recoge los últimos instantes del acorazado ESPAÑA antes de hundirse frente al Sardinero el 30 de abril de 1937



El crucero ALMIRANTE CERVERA en los días en que formó parte de la División de Cruceros de la España Nacional. El recuerdo imborrable de la actuación de esta meritoria unidad, se perpetúa con el emplazamiento de uno de sus montajes artilleros en los jardines de la Segunda Playa del Sardinero



El crucero CANARIAS entra en Santander después del incendio de 1941 para suministrar energía eléctrica a la ciudad



Febrero de 1941. Tras las ruinas de las casas de la calle de Méndez Núñez, se ve al petrolero de la Armada PLUTÓN, testigo y protagonista de la gran tragedia de la ciudad



El crucero NAVARRA en su única visita a Santander, después de la guerra de España y en los comienzos de la segunda mundial. Obsérvense las banderas neutrales pintadas en el costado, y el pontón carbonero GUILLERMO SCHULTZ fondeado detrás. En primer término la popa del CANARIAS. (Foto Sr. Ramos)



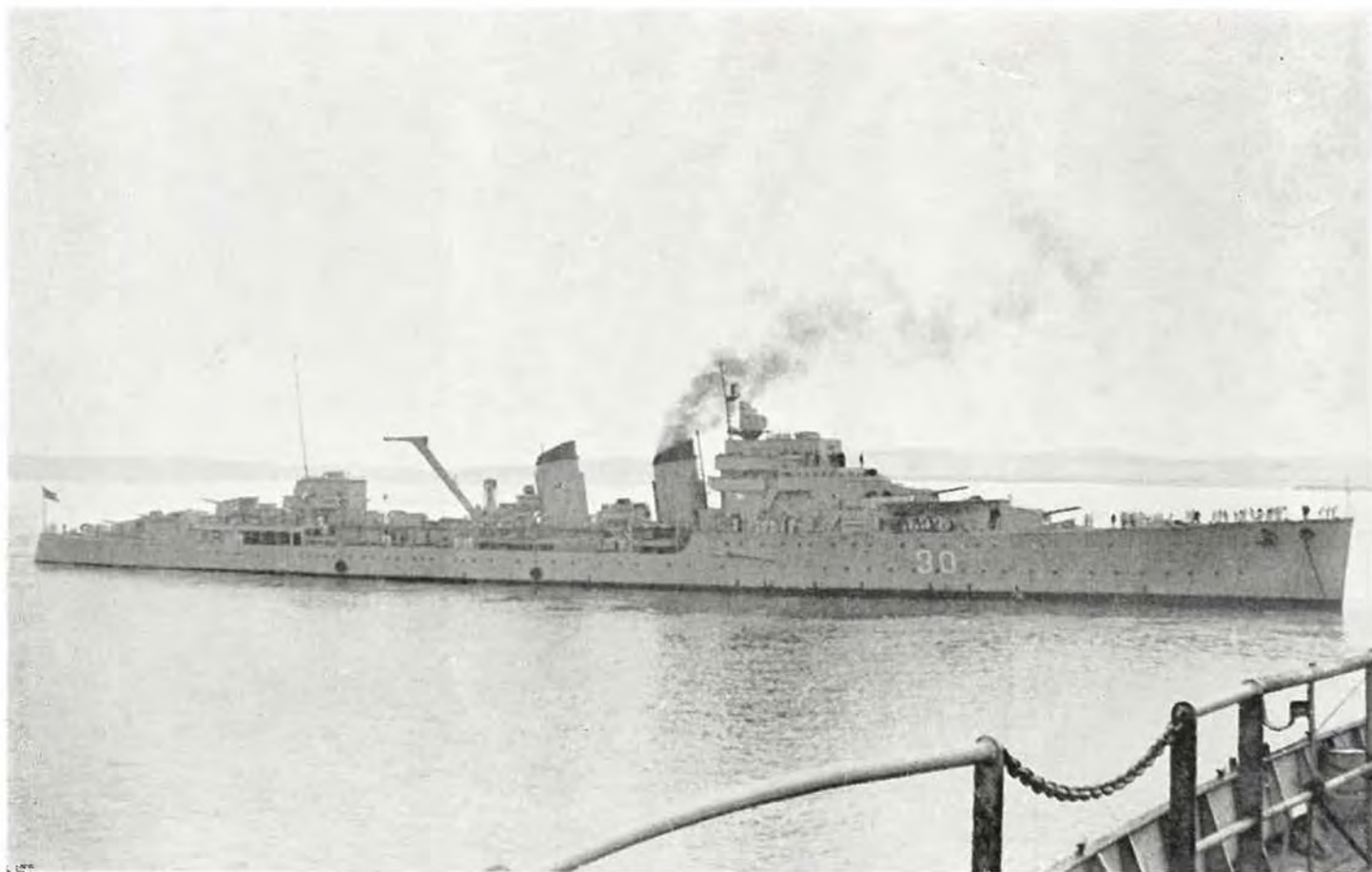
El casco del destructor ALMIRANTE VALDÉS que fue desguazado en la dársena del Cuadro en 1961. (Foto Sr. Blánquez)



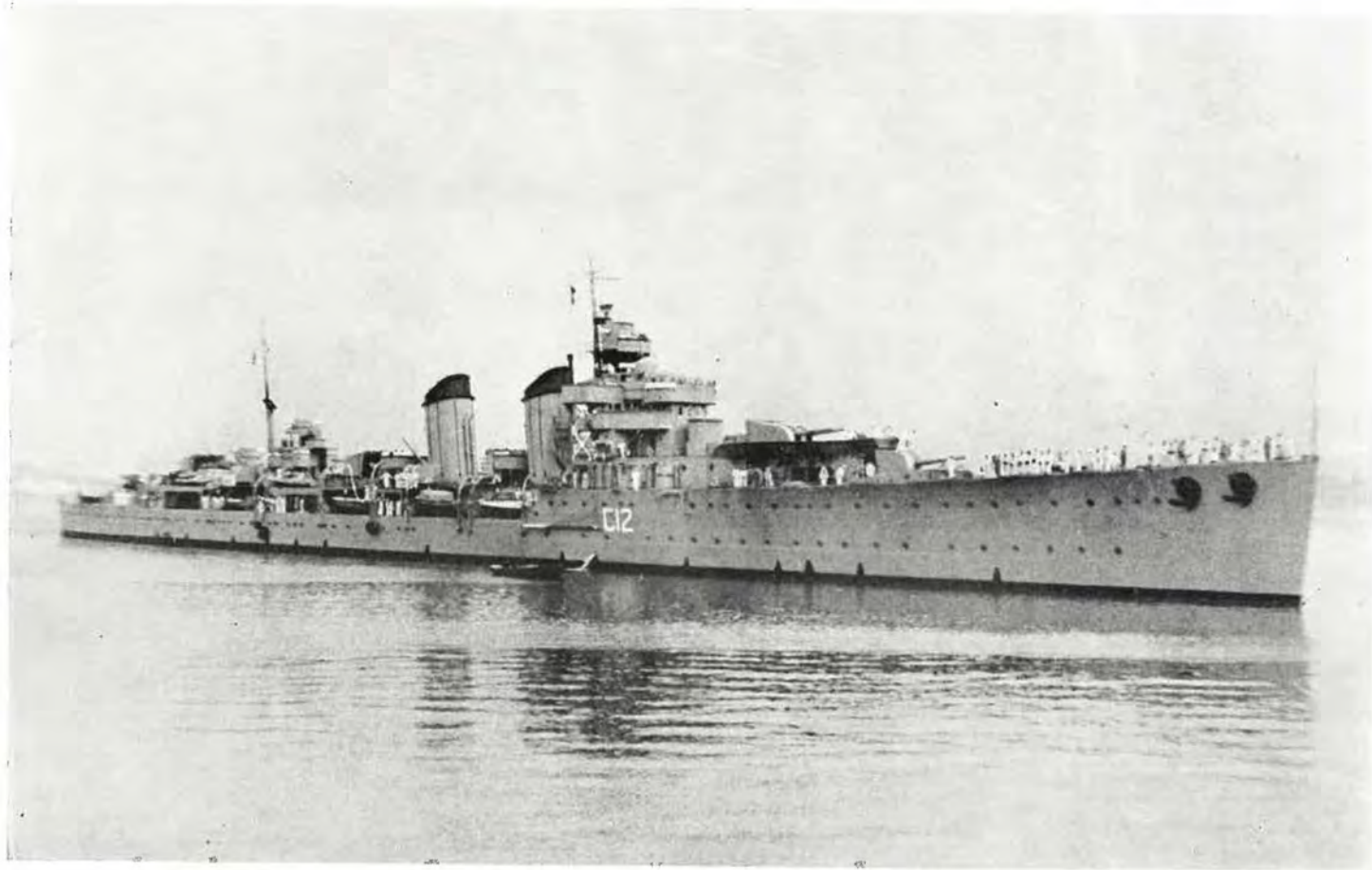
El crucero GALICIA y los destructores ULLOA y GRAVINA en su visita a Santander en noviembre de 1958.
(Foto Sr. Blázquez)



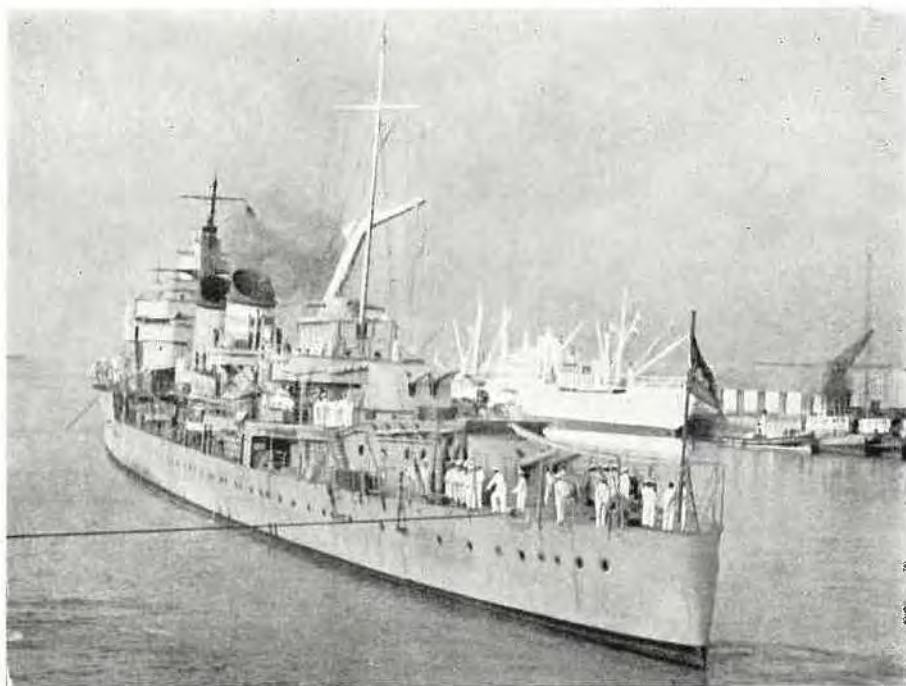
El crucero ALMIRANTE CERVERA con los destructores JOSÉ LUIS DÍEZ y JORGE JUAN en una de sus últimas visitas a Santander. (Foto Sr. Blánquez)



Última visita del crucero GALICIA a Santander en noviembre de 1958. Este buque fue el LIBERTAD y anteriormente PRÍNCIPE ALFONSO y vino por primera vez en el verano de 1928. (Foto Sr. Blánquez)



Última visita a nuestras aguas del veterano crucero ALMIRANTE CERVERA. (Foto Sr. Blánquez)



El crucero MIGUEL DE CERVANTES en su última visita a Santander



El crucero CANARIAS, en una de sus más recientes visitas, tras su remodelización



La fragata rápida LINIERS, saliendo de nuestro puerto en una de sus recientes visitas



El Azor, yate del Jefe del Estado, entrando en el puerto. (Foto Sr. Blázquez)



Fragata LEGAZPI en Santander



El minador TRIRÓN, destacado en Santander bastantes años al final de la guerra mundial

que algo más cortos de artillería. Puede decirse, que esta pareja es el primer éxito en buques grandes del Plan Ferrándiz. Los destructores de la serie VELASCO, que eran tres (VELASCO, ALSEDO y LAZAGA), fueron barcos también muy logrados en su momento, si bien su ancianidad no fue tan buena. Tenían cuatro chimeneas en escalera y hasta que empezó a entrar en servicio la serie «admiralty», eran lo único bueno de nuestra fuerza de acompañamiento de escuadra.

En este mismo año viene el GIRALDA a realizar trabajos planimétricos y, sobre todo, tiene lugar el 3 de agosto la entrega de las banderas de combate a los dos destructores VELASCO y ALSEDO y una placa al también destructor, pero de la serie anterior, BUSTAMANTE; todos ellos con nombres de heroicos marinos montañeses.

Fueron madrinas de la ceremonia las Infantas Beatriz y Cristina. Mandaba el BUSTAMANTE en aquellos días D. Manuel de Vierna, que halló la muerte trece años después, mandando la división de cruceros de la Escuadra Nacional a bordo del BALEARES, la noche del 6 de marzo de 1938 frente a Cabo Palos.

Al año siguiente—1926—la fue regalada la bandera de combate al REINA VICTORIA EUGENIA por su propia madrina, la Reina.

También fue bien solemne el verano de 1927, y la bahía registró la llegada de la división acorazada ALFONSO XIII y JAIME I (el primer ESPAÑA se había perdido en Cabo Tres Forcas el 26 de Agosto de 1923). El JAIME I hizo su riguroso estreno en aguas santanderinas, y acompañando a los acorazados, el REINA VICTORIA EUGENIA. En aquellos días estaba fondeado en bahía otro buque totalmente nuevo para nosotros: el cañonero DATO, primero de la serie de Presidentes (DATO, CÁNOVAS y CANALEJAS) que en aquel entonces era una unidad excelente.

Vinieron igualmente los cruceros MÉNDEZ NÚÑEZ y CATALUÑA, este último en viaje de instrucción de los guardiamarinas, a final de año.

La Armada Española estaba llegando en aquellos años a una altura de potencialidad y eficacia realmente notables. Los planes navales proseguían su desarrollo sin descanso y las perspectivas de una marina de segundo orden auténticamente puntera en el concierto mundial, era un hecho palpable. Cada año aparecen sobre el espejo de la bahía nuevos barcos y mejores barcos. Si la llegada de los acorazados, la de los cruceros ligeros o la de los primeros submarinos fueron sensacionales, qué no diríamos de la aparición del hermoso crucero PRÍNCIPE ALFONSO el 16 de febrero de 1928. Era el primero de los tres de su magnífica serie, que fue la más acertada, la más bella y desde luego la más centrada en su tiempo, de todas las que ha tenido la nación. Barcos envidiables y modernísimos, despertaron la atención y admiración en todo el mundo. En el mes de julio volvió el PRÍNCIPE y trajo a los Reyes de Bilbao a Santander el día 17.

Ese año, que fue además notable por la afluencia de unidades navales extranjeras, registró otra efeméride nacional: la llegada, también por vez primera, de cinco submarinos de la clase B (B2, B3, B4, B5 y B6) y los de la modernísima clase C (C1 y C2) acompañados del remolcador CÍCLOPE. La fuerza submarina española era realmente importante y sus buques, técnicamente buenos, estaban a la altura de los de cualquiera de las primeras potencias.

El año siguiente—1929—fue culminante en esta carrera ascendente de la concentración de fuerzas efectivas en nuestras aguas, porque además se celebraron en él las primeras maniobras navales con base en Santander. Llegaron en el mes de agosto los submarinos C1, C2, C3, B5 y B6; los torpederos T2 T7, T9 y T10; los destructores LAZAGA, ALSEDO, VELASCO y SÁNCHEZ BARCAIZTEGUI; y los cruceros PRÍNCIPE ALFONSO, BLAS DE LEZO, MÉNDEZ NÚÑEZ y ALMIRANTE CERVERA (por primera vez este novísimo buque). Mandaba la Escuadra el Contralmirante D. Adolfo Suances y la flotilla de destructores y torpederos el Capitán de Navío D. Miguel de Mier. Si la llegada del crucero ALMIRANTE CERVERA fue espectacular, no fue menor el interés y el orgullo que despertó la del destructor SÁNCHEZ BARCAIZTEGUI, prototipo de la larga serie de su nombre (tipo *admiralty* inglés) que ha sido durante muchísimos años un ejemplo de barcos eficientes, duros y bien proyectados.

El Rey presenció, embarcado, los ejercicios de la Flota y voló en un hidro de la aeronáutica.

Si 1929 fue memorable, 1930 no le quedó a la zaga. Empezó la visita de unidades navales distinguidas el 17 de mayo, a cargo de la barca-escuela GALATEA, por primera vez en nuestras aguas y con el casco pintado de negro. En pleno verano apareció la escuadra y en ella el benjamín de la división de cruceros: el MIGUEL DE CERVANTES. Quedaron fondeados en bahía los dos acorazados (ALFONSO XIII y JAIME I); los tres cruceros de aquella serie (CERVANTES, CERVERA y P. ALFONSO); los dos de la inmediata anterior (M. NÚÑEZ y B. DE LEZO); los tres destructores de la serie VELASCO (VELASCO, ALSEDO y LAZAGA); atracados a los muelles otros tres de la recientísima serie Ferrándiz (SÁNCHEZ BARCAIZTEGUI, JOSÉ LUIS Díez y ALMIRANTE FERRÁNDIZ); los torpederos 2, 7, 9 y 10; los submarinos B2, B3 y B4, el portahidroaviones DÉDALO y el buque taller de submarinos KANGURO. Con independencia de la flota estaban el DATO, el XAUEN y alguna otra unidad menor. Jamás se había concentrado una fuerza tan potente, moderna y eficiente de nuestra Armada en la bahía de Santander.

El Rey Alfonso llegó el 21 de julio procedente de Inglaterra en el trasatlántico británico ARLANZA y el recibimiento que le tributó la Escuadra constituyó un espectáculo sensacional.

Posteriormente los buques realizaron por el Cantábrico diversos ejercicios navales partiendo de Santander y las jornadas concluyeron con una

revista naval de la marinería desembarcada, que desfiló ante D. Alfonso. Así se despidió el último verano real. El monarca visitó el CERVANTES y el DÉDALO, que también era nuevo en Santander y que con sus hidros fue la sensación de la Escuadra.

Aquel año se embarcó en la machina de Maura, procedente de la Naval de Reinosa, la mecha del timón del CANARIAS que ya se construía en el Ferrol.

La llegada de la República y el recrudecimiento de la tensión política en todo el país, acabó con el fasto de los veraneos y, en principio, con las visitas masivas de la flota. Pero todavía en 1931, se envió a Santander, en el verano, la división de los nuevos cruceros trillizos, a más del REPÚBLICA, tres submarinos y dos torpederos. Por entonces el Gobierno acordó la dispersión de los buques de combate en los principales puertos de cada Departamento, medida políticamente sagaz, que nos deparó el destino del LIBERTAD (antiguo PRÍNCIPE ALFONSO) a este puerto. Sin embargo, no duró mucho tiempo la efectividad de tal medida.

En 1932 vuelve completa la división de cruceros del tipo LIBERTAD y una flotilla de cuatro destructores de los más recientes (SÁNCHEZ, ALCALÁ GALIANO, LEPANTO y CHURRUCA). Mandaba la flota el contralmirante Márquez y fue visitado por el Presidente de la República, Alcalá Zamora.

En 1933 volvió el DÉDALO con sus hidros, estando el LIBERTAD, tres submarinos y algunas otras unidades menores, cuya visita, prácticamente se repetiría en 1934 junto con la del crucero CERVERA y la del acorazado JAIME I además. En 1935 volvía igualmente el JAIME I, que fue visitado por el Ministro de Marina Royo Villanova.

Empezaba el año 1936 y con él un nuevo capítulo de la historia de España y por tanto de su Marina. El gran interregno pacífico, que fue como una exhibición naval permanente sobre nuestras aguas, se había acabado y aquella preciosa obra de tantos hombres—y de toda España—que era la Flota, iba derecha al paroxismo de la guerra civil para lo que, desde luego, nunca fuera creada.

La Guerra Civil.—Del 18 de Julio de 1936 al 25 de Agosto de
1937.—Del 26 de Agosto al fin de la guerra¹

LA guerra civil española volvió a poner en primer plano la importancia naval de Santander. Y es curioso observar que, habiendo quedado toda la región cantábrica dentro de la España del Frente Popular, aislada de los potentes efectivos de su escuadra, apenas si tuvieron color naval propiamente dicho —en cuanto a operaciones de estilo y conjunto de unidades— las actividades marítimas del Gobierno, como enseguida vamos a ver. Y de otra parte, en cuanto el litoral montañés pasó a pertenecer a la España Nacional, se presenta un fenómeno similar y aún más acusado y, a pesar del ajetreo de las fuerzas bloqueadas del norte, se dio el caso curioso de que durante los días de la guerra, ni una sola vez entró en Santander unidad naval nacional alguna de categoría superior a crucero-auxiliar, siendo así que los tres grandes cruceros regulares de la escuadra nacional hubieran de visitar forzosamente los otros puertos del Cantábrico.

Así pues, la única entrada importante de buques combatientes corresponde al período en que la ciudad estaba bajo el control del Gobierno de Madrid, y es el de la desdichada y breve subida de la Flota Republicana al norte. Por el contrario es nuestro litoral, en proporción a su breve extensión y a su corta etapa de guerra caliente, el que mayor tributo de unidades de guerra se cobró para siempre. Aquí cayó de la Flota Nacional su único acorazado, el ESPAÑA, frente al Sardinero y el torpedero N.º 2 en la mismísima playa de ese nombre. La flota enemiga perdió el submarino C-5, desaparecido frente a San Vicente de la Barquera y el dragaminas D-17 en la playa de Noja.

El día 15 de julio de 1936 llega a Santander el acorazado JAIME I,

destinado, en compañía del MIGUEL DE CERVANTES (que no llegó), a permanecer en nuestras aguas en las jornadas veraniegas del Presidente de la República, Azaña. Quedó fondeado en la Osa, frente al dique de San Martín. También vino en viaje de estreno el destructor ALMIRANTE ANTEQUERA que atracó en Maliaño.

El día 17 recibe orden el comandante del acorazado de proseguir hasta Vigo para repostarse de combustible y munición. El 18 a las doce menos cuarto de la mañana, zarpa el JAIME I y el ANTEQUERA sale a fondear en bahía; el primero llegó a Vigo el día 19 a las dos de la tarde y hasta el 20, no se hizo de nuevo a la mar en busca de su triste destino; el destructor, sigilosamente, salió el 19 por la noche y se une a la Escuadra del Frente Popular en aguas de Tánger el día 25.

Los dos únicos buques que había en Santander, saliendo ambos de Santander en los primeros minutos del drama, e incluso habiendo tocado uno de ellos posteriormente en un puerto ya adicto a la España del Movimiento, se perdieron para éste y quedaron definitivamente incorporados a la Escuadra Republicana. El día 29 de febrero el ALMIRANTE ANTEQUERA hace las primeras armas bombardeando Cádiz y el JAIME, que ya había tirado al agua a la altura de Cabo San Vicente los cadáveres de sus oficiales, el 25 rompe por primera vez el fuego de su artillería contra Ceuta.

Consolidado el Alzamiento en Ferrol, tras los sangrientos episodios iniciales, el dominio teórico del Cantábrico había de pasar a manos de la Marina Nacional, ya que el único buque de guerra destinado en la zona en poder del enemigo era el minúsculo torpedero N.º 3. Pero para hacer efectivo ese dominio hipotético se necesitaban unidades y en Galicia sólo podía contarse con el crucero ALMIRANTE CERVERA, el acorazado ESPAÑA, el destructor VELASCO, y los torpederos 2, 7 y 9; todos estos buques además, estaban en condiciones insuficientes para prestar servicios de guerra, aun aparte de la vejez de varios de ellos y de la inadecuación de sus características para llevar a efecto ataques al tráfico y bloqueo de costas.

El primer buque eficiente que sale a campaña es el crucero ALMIRANTE CERVERA el día 23 de julio. El VELASCO y el ESPAÑA el día 12 de agosto de 1936, tras una serie de obras de acondicionamiento de pura emergencia. Desde este momento el tráfico comercial de la zona norte adicta a Madrid está de hecho a merced de Ferrol. Pero es evidente que esos tres buques eran insuficientes—de hecho y de derecho—para mantener un bloqueo rígido y a ellos se une la primera flotilla de bous armados, procedentes de puertos gallegos, y a la que se incorporan varias unidades menores y auxiliares de la Marina regular.

En los últimos días de agosto aparecen sin embargo, en el Cantábrico, los primeros buques de guerra enemigos: los submarinos, que suben del

Mediterráneo y más en concreto de su base avanzada de Málaga. Por las especialísimas circunstancias que concurren en estos buques, cuyos mandos eran en su gran mayoría afectos a la causa nacional, la efectividad de los navíos como tales unidades de combate es absolutamente nula, salvo algunas capturas de pesqueros procedentes de Gran Sol con rumbo a puertos gallegos. De facto, el dominio de todo el Cantábrico es de la flota de Burgos y el tráfico del cabotaje—importantísimo para la industria de guerra—y el exterior de mineral y entrada de armamento y víveres, se hace burlando la vigilancia insuficiente de los bloqueadores.

El día 11 de agosto entra en Bilbao el bou de pesca ALCAUDÓN, a pesar de la expresa prohibición del crucero CERVERA que se le cruzó navegando, y pasa seguidamente a Santander militarizado como patrullero al servicio del Comité de Guerra. A él se unió el día 16 de agosto, el bou armado de la flotilla nacional de Ribadeo TIBURÓN, que fue capturado por tres aparatos de base en La Albericia con la participación del propio ALCAUDÓN, aún sin artillar. El TIBURÓN estaba armado con dos cañones, de 75 y 45 milímetros respectivamente y había sido artillado en Ferrol.

Aunque desartillado inicialmente, a poco vuelve a armarse por el Comité de Guerra y con bandera tricolor y su compañero ALCAUDÓN, el TIBURÓN formó la única fuerza naval permanente con base en Santander para oponerse a los buques de Ferrol, cada vez más activos en su quehacer bélico y que van estrangulando día a día el comercio marítimo de las provincias norteñas adictas a Madrid.

El día 25 de agosto se libra el primer combate—prácticamente en la acción de la captura del TIBURÓN no le hubo—entre los bous de Santander TIBURÓN y ALCAUDÓN, su aviación, y el bou nacional TRITONIA, que intenta impedir la entrada en puerto del mercante estoniano LENA. La acción termina en tablas, a pesar de la inferioridad del TRITONIA y el mercante escapa y se mete en Bilbao.

El día 31 de agosto es torpedeado frente a Cabo Mayor el acorazado ESPAÑA por el submarino enemigo C-4, posiblemente con base en Santander; aunque fue alcanzado por dos torpedos ninguno estalló. En estos días operan ya abiertamente en aguas cantábricas los submarinos C2, C4, C5, C6 y B6.

A principios de septiembre, el CERVERA sale en descubierta hasta el Golfo de Cádiz y regresa a Ferrol para bajar definitivamente a fin de mes con el CANARIAS y adueñarse del Estrecho. Entretanto, la escuadra enemiga sube al norte. El día 25 de septiembre de 1936 llegó a Santander a las cinco de la tarde, tras cinco días de navegación y de bordear las costas de Galicia a 120 millas de distancia. Estaba compuesta del acorazado JAIME I, de los cruceros LIBERTAD y MIGUEL DE CERVANTES, la 1.ª y 2.ª división de destructores formada por los ALMIRANTE ANTE-

QUERA, ALMIRANTE MIRANDA, ALMIRANTE VALDÉS y JOSÉ LUIS DÍEZ. Parte de ella quedó en Santander y otra parte continuó a Bilbao.

A partir de este instante, pasa el dominio teórico del Cantábrico a Madrid y pierde por el contrario el del Estrecho, que pasa al de Franco; el Gobierno ha hecho positivamente un mal negocio con el cambio y por si ello fuera poco evidente, el día 10 de octubre la Flota Republicana tiene que abandonar el norte y regresar al Mediterráneo sin haber conseguido apenas otro efecto que el moral y el de dejar alguna dotación de artillería secundaria y municionamiento para las flotillas de bous que el Gobierno de Euzkadi organiza en Bilbao. Entretanto, el destructor ESCAÑO se unió a la flota, llegando el día 2 de octubre a Santander procedente del Estrecho.

Cuando el día 10 regresa toda la formación, quedan en el norte únicamente el JOSÉ LUIS DÍEZ y el ALMIRANTE ANTEQUERA, aunque este último, a los pocos días, regresa en solitario a Casablanca.

El período de dominio de la Escuadra Republicana en nuestra costa fue lógicamente de escasa actividad nacional, si bien para entonces, ya había sido destruido un submarino enemigo, el B-6, frente a Cabo Peñas, por el VELASCO y el remolcador GALICIA.

La primera acción del JOSÉ LUIS DÍEZ en nuestras costas contra los barcos de guerra nacionales, tuvo lugar el día 30 de octubre a la altura de Santoña, cuando ataca a la flotilla de bous de Pasajes, ALCÁZAR DE TOLEDO, VIRGEN DE ICIAR, DENIS y VIRGEN DEL CARMEN, los cuales llaman en ayuda al ESPAÑA, que no está lejos, y el JOSÉ LUIS DÍEZ prudentemente se retira. Días antes, el día 16, fue atacado el SANTA URBANA—bou nacional—por la aviación de Santander frente a Cabo Mayor, causándole algunas bajas.

Hasta el mes de diciembre el bloqueo del Cantábrico se mantiene con el ESPAÑA, el VELASCO y los bous; realmente es muy limitado y en la práctica las tres provincias—Vizcaya, Santander y Asturias—tienen la puerta abierta al exterior con los inevitables sustos. El día 30 de diciembre el ESPAÑA, a las ocho y media de la mañana, disparó su artillería gruesa contra las baterías de Cabo Mayor.

Y empezó 1937, el año decisivo para la guerra del norte.

La primera acción naval del año se produce en aguas de Castro Urdiales el día 9 de enero y tiene lugar entre el destructor nacional VELASCO y el bacaladero armado de la flotilla de Euzkadi NABARA; se cruzan disparos a distancia sin mayores consecuencias.

En aquellos días fue sustituido en el Cantábrico el crucero-auxiliar DÓMINE (que fue a La Meca) por el CIUDAD DE PALMA, que comienza a realizar una lucida campaña en unión del bacaladero armado GALERNA, todos afectos a la Flota Nacional.

El 26 de febrero de 1937 sube a Ferrol el CANARIAS para sustituir en las operaciones de bloqueo al ESPAÑA, que entra en dique seco. Durante su notable y provechosa campaña en el Cantábrico, tiene lugar el ataque al convoy del GILDAMES y flotillas de Euzkadi y la captura del mercante MAR CANTÁBRICO. La primera de estas acciones tuvo lugar lejos de nuestro litoral; la segunda se llevó a cabo cuando el CANTÁBRICO intentaba recalar a media noche sobre Santander con un importante cargamento de material de guerra. El 15 de marzo regresó el CANARIAS al sur.

El ESPAÑA, el CIUDAD DE PALMA, el VELASCO y el GALERNA, se multiplicaron en las capturas de mercantes españoles y extranjeros frente a nuestra costa. El día 24 de marzo el crucero-auxiliar, captura la pareja de base en Santoña ESPE y PILI y es hundida por el ESPAÑA a cañonazos para hacer prácticas de tiro. El día 30 el JOSÉ LUIS Díez ataca de nuevo a los bous frente a nuestro litoral, igualmente sin consecuencias.

Pero para entonces se produce un alta muy importante en la Flota Nacional del Cantábrico: el minador JÚPITER, recién terminado, que sale a pruebas el día 22 de marzo y al día 1.º de abril de 1937 hace su primer minado, precisamente en aguas del Sardinero, cañoneando después la línea férrea del Cantábrico y la carretera de Asturias.

El día 5 de abril, el GALERNA hundió a cañonazos al buque mercante panameño ANDRA en las proximidades de Castro Urdiales y dentro de las aguas españolas; el crucero ALMIRANTE CERVERA está en el Ferrol procedente del sur desde el día 19 de marzo, reentubando calderas y se incorpora al bloqueo del Cantábrico el día 3 de abril; igualmente se une a esta flota el crucero-auxiliar CIUDAD DE VALENCIA. El bloqueo es ya realmente efectivo y por si ello fuera poco, las cuatro o cinco unidades mayores comienzan los ataques artilleros sobre las comunicaciones terrestres en la costa enemiga.

El 13 de abril llega a Santander procedente de Cartagena el destructor republicano CÍSCAR, que se une al JOSÉ LUIS Díez formando una escuadrilla que con el torpedero 3 y varios bous, remolcadores armados y lanchas, constituyen las Fuerzas Navales Republicanas del Cantábrico, encargadas de oponerse a la Flota Nacional, junto con las flotillas del Gobierno de Euzkadi muy mermadas y quebrantadas después del combate contra el CANARIAS. También persisten en la zona, y ya con mandos rusos, los submarinos C2, C4 y C6. El C5 se perdió seguramente el día 5 de enero en aguas de San Vicente de la Barquera y muy posiblemente hundido por su propio Comandante D. José Lara Dorda, según después de la guerra puede colegirse documentalmente. El JOSÉ LUIS Díez estuvo explorando la zona de desaparición del sumergible y sólo encontró la consabida gran mancha de combustible flotando.

El día 30 de abril de 1937 se produjo frente al Sardinero y a pocas millas de Cabo Galizano, la pérdida del acorazado ESPAÑA por choque

con una mina, posiblemente de las fondeadas por el JÚPITER. En compañía del VELASCO se disponía a interceptar al mercante inglés KNITSLEY que intentaba entrar en Santander. Regresaban el VELASCO y el ESPAÑA de una operación de minado nocturno del abra bilbaína (6).

La pérdida del viejo acorazado fue un golpe naval muy sensible, si bien en nada comprometió la situación militar, ya que su misión podía ser perfectamente desempeñada por cualquier crucero-auxiliar y la auténtica supremacía naval a ventilar en el Mediterráneo frente a la escuadra republicana, se valoraba en cruceros y en estos momentos ya estaba en juego, desde el principio de año, el BALEARES con la Flota Nacional.

De todas formas la pérdida del ESPAÑA fue dolorosa y mucho más para Santander, que lo presencié a plena luz y a las once de la mañana.

El primero de marzo se produce un encuentro en nuestras aguas entre el bou nacional GALERNA y el destructor CÍSCAR; el día 5, el propio GALERNA dispara sobre Cabo Mayor y el 23 estalla una mina submarina en la playa del Sardinero.

Continúa el CERVERA en el norte y su primera acción naval contra el enemigo tuvo lugar precisamente frente a Cabo Mayor el día 21 de junio, disparando contra uno de los bacaladeros armados de la 1.^a flotilla de Euzkadi; sin más consecuencias. En aquellos días se ha producido la caída de toda la provincia de Vizcaya y sus fuerzas navales se dispersan. Los dos destructores van a Francia (Paouillac) y luego regresan a Santander; los restos de las flotillas de bous y bacaladeros (más otros dos bous bilbaínos militarizados pero sin artillar) huyen a Santoña y Santander para después continuar a puertos franceses; el torpedero 3 pasa a Gijón.

El 22 de julio de 1937 sube al Cantábrico el BALEARES para sustituir al CERVERA que entra a reparar. El día 27 es atacado por uno de los submarinos de Santander, frente a Cabo Mayor, sin ser alcanzado. El 28 cañonea las baterías del Faro y el 29 dispara con proyectiles iluminantes sobre la boca del puerto. El día 30 vuelve el CERVERA a la mar y el BALEARES regresa a limpiar fondos a Ferrol. Jamás volvería a recorrer nuestras costas, porque le quedaba menos de un año de vida para caer frente al enemigo, gallardamente, en la acción de Cabo Palos.

El mes de agosto fue axfisante para el puerto de Santander. Toda la flota nacional del Cantábrico se volcó sobre la costa, incrementada además con un nuevo minador ferrolano, el VULCANO, gemelo del JÚPITER.

El día 11 se produce un encuentro entre el CÍSCAR y el CIUDAD DE PALMA, con participación de la aviación con base en Santander.

El día 12 tuvo lugar un combate entre el GALERNA y el JOSÉ LUIS DÍEZ, 18 millas al norte de Cabo Ajo; duró el fuego veinte minutos; se

(6) Véase RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY, *Naufragios en la costa de Cantabria*, Santander, 1963.

cruzaron 150 disparos y apenas resultan alcanzados ninguno de los dos barcos pero la valentía del GALERNA, en esta desigual acción, quedó bien patente.

Dos días antes, el CERVERA disparó al JOSÉ LUIS Díez y al CÍSCAR a la altura de Santander. Las Fuerzas Navales Republicanas no tenían otra solución que iniciar rápidamente la huida, porque la ofensiva nacional terrestre estaba encima. Y así fue: los destructores pasan a Gijón y el mismo día 25 de agosto, a la una y media de la madrugada salió de Santander el submarino C-4 con todos los jefes militares en derrota, llegando al puerto asturiano a las doce del mediodía; poco después llegaban también el C2 y el C6. Este último submarino y el CÍSCAR no saldrían ya de Gijón, en donde quedarían hundidos.

El día 14 de agosto, cuando abandonan el puerto de Santoña los últimos restos de las flotillas de Euzkadi, constituidas por los dragaminas D12, D16, D17 y la lancha L-6, el D17 toca en el bajo de Las Hermanas y vara en la playa de Noja en donde rápidamente explota y se hunde.

Y así concluyó la primera parte de la guerra naval sobre la costa de Santander. El día 26 de agosto, las tropas de los ejércitos de Franco entran en la capital y pasa a la historia un triste y turbulento capítulo de la vida de la ciudad.

Las primeras unidades de la Marina de Guerra Nacional que entran en el puerto fueron las integrantes de la 1.^a flotilla de rastreadores, es decir, una colección de pequeños pesqueros encargados de la limpieza de minas. Esta flotilla se creó en Ferrol a raíz de la pérdida del ESPAÑA y estaba constituida por los pesqueros militarizados PEDRO ÁLVAREZ, EVENCIO ÁLVAREZ, ONS, SALVORA, N. P. LESTÓN y ALMIRANTE CERVERA a los que se unieron luego en Pasajes el ABERI-EGUNA y el PERLA DEL MAR.

Estas embarcaciones salieron de Castro el día 25 y el día 26 de agosto de 1937 a las seis de la tarde dejaban perfectamente libre y rastreado el puerto de Santander para que entraran seguidamente tres mercantes con víveres para la población.

El día 27 de madrugada, entra por la canal el mercante MARUJA Y AURORA y la pareja santanderina NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN y NUESTRA SEÑORA DEL PERPETUO SOCORRO, todos con bandera tricolor. El mercante fondea frente a Maliaño y procede de Gijón, de donde llega para intentar recoger evacuados y víveres; los pesqueros, con idéntica misión, proceden de Ribadesella, y uno de ellos el SOCORRO llega a Puerto Chico y amarra inocentemente al costado de la flotilla de rastreadores de la Marina Nacional; el otro se queda entre boyas y al darse cuenta de la equivocación cometida, sale apresuradamente hacia Francia. Las dotaciones de la flotilla capturan al SOCORRO y al MARUJA Y AURORA, incorporándose éste a la Flota Nacional como auxiliar. Varias unidades

de la flotilla se desplazan a Santoña y Requejada para proceder a la recuperación de los costeros CARMEN, INOGEDO, MARIAVÍ y LOLA.

Los bous, los cruceros auxiliares y los minadores, son desde este momento asiduos peones del puerto. GALERNA, TRITONIA, DENIS, VIRGEN DE BEGOÑA, UAD-MARTÍN, J. IGNACIO, CIRIZA, VIRGEN DE ICIAR, ALCÁZAR DE TOLEDO, TITO, FANTÁSTICO, CIUDAD DE ALICANTE, CIUDAD DE VALENCIA, DÓMINE, CIUDAD DE PALMA (como hospital), JÚPITER y VULCANO.

El 13 de septiembre se incorporan en Santander a la flotilla de rastreadores los barcos de motor BILBAO y MÁLAGA, procedentes de Bilbao, en donde han sido armados; es la antigua pareja MAITE y EUZKERA, capturada por el JÚPITER el día 1.º de julio.

Al día siguiente se pierde en la restinga de la ensenada del Camello, en la Caña, junto a la Punta del Lobo, el torpedero N.º 2, que al entrar de noche en medio de un chubasco confunde la enfilación. Los rastreadores desde la mar y personal civil desde tierra, con fuerzas de la Comandancia de Marina, ayudan a salvar la tripulación del torpedero que se pierde total y definitivamente.

El 17 de ese mismo mes, los rastreadores BILBAO, MÁLAGA y ONS salvan al bou SANTA ROSA, antiguo GAZTEIZ de la flotilla de Euzkadi, que con averías en la máquina, está a punto de perderse frente a Cabo Quintres.

El 2 de octubre se concluyen las faenas de barrido de minas en el abra santanderina y regresa la flotilla a Castro para continuar allí su trabajo, que había sido interrumpido al producirse la toma de la capital. El 20 regresa a Santander y el 21 sale para Gijón.

El año 1938 comienza con la entrada en servicio en aguas del Cantábrico, ya absolutamente nacionales después de la ocupación de Asturias, de los bous ÁLAVA y VIRGEN DEL CARMEN, procedentes ambos de las flotillas de Euzkadi, en donde habían tenido los nombre de ARABA (bacaladero) y GAZTEIZ (durante un tiempo SANTA ROSA). El enemigo sólo queda potencialmente en la amenaza de los submarinos internados en Francia (C-2 en Brest y St. Nazaire y C-4 en Burdeos) y el JOSÉ LUIS Díez que desde Falmouth baja a El Havre.

Entretanto el VELASCO ha bajado al Mediterráneo y las flotillas de rastreadores intentan localizar el casco del ESPAÑA frente a Santander y el del C-6 en la Concha de Gijón.

Discretamente los submarinos se van al Mediterráneo (abril y junio) y el JOSÉ LUIS Díez al fin, el 20 de agosto, abandona su refugio francés. Su bajada al sur, que acabó en aguas de Gibraltar, se realizó muy abierta de la costa. El Cantábrico quedaba definitivamente con ello muy lejos de la zona de guerra. La villa de Castro Urdiales regala una

bandera de combate al GALERNA el 22 de agosto de 1938 y asiste también a la solemne ceremonia de entrega el patrullero UAD-MARTÍN.

Sin embargo aún reservó la suerte a nuestro puerto el comienzo de un último episodio de guerra naval a cargo de la Armada. Fue la salida hacia el Mar del Norte sin la preocupación de la presencia del JOSÉ LUIS Díez en la boca del Canal, de los cruceros-auxiliares CIUDAD DE VALENCIA y CIUDAD DE ALICANTE, destinados a efectuar un raid contra el tráfico que llevaban a efecto las unidades mercantes requisadas por el Gobierno de Madrid bajo su bandera. De Santander zarparon ambos buques para la arriesgada y sorprendente aventura a fines de octubre de 1938. Anteriormente habían salido en viajes de exploración los bous grandes (bacaladeros) ÁLAVA y GALERNA hasta las proximidades de Ouessant.

A partir de noviembre de 1938 la guerra naval concluye para Cantabria en lo que a escenario propio se refiere.

La paz y la nueva Armada.—Vuelven los barcos.—Fin de los
cruceros y nueva etapa

LAS últimas visitas navales de importancia a nuestro puerto se escalonan irregularmente en los últimos treinta años. La primera de ellas, después de la llegada del Conde Ciano en el crucero ALMIRANTE CERVERA el 13 de julio de 1939, tuvo lugar el 28 de mayo de 1940, el primer año de la paz; vinieron los cruceros CANARIAS, ALMIRANTE CERVERA y NAVARRA, y el destructor CÍSCAR. El CANARIAS—buque insignia—tuvo que repetir su vuelta al año siguiente en 1941, con motivo del terrible incendio que deshizo la ciudad y del que fueron testigos otros dos buques de la armada: el petrolero PLUTÓN y el patrullero UAD-MARTÍN. El CANARIAS atracó en la machina de los trasatlánticos y estuvo dando electricidad a Santander durante bastantes días.

En este mismo año de 1941, viene el Generalísimo a Santander y embarca a bordo del crucero ALMIRANTE CERVERA escoltado por los destructores ALMIRANTE ANTEQUERA, GRAVINA, ALCALÁ GALIANO, JORGE JUAN y CÍSCAR.

En 1942 se registra la primera llegada de un escuela a vela, el GALATEA, después de la guerra. Poco a poco van visitándonos los buques nuevos: el TRITÓN, el NEPTUNO, algunas lanchas torpederas. Dos destructores de la clase Ferrándiz se destacan a la bahía durante los días del conflicto mundial para la protección de nuestra costa y su tráfico.

A partir de 1947 comienzan a verse en el puerto los nuevos cañoneros de la serie «Sarmiento de Gamboa» y nuevas unidades menores. En 1950 el CERVERA estrena el muelle de bloques el día 17 de agosto.

1951 vuelve a tener resonancia naval para Santander. Vienen primeramente el crucero GALICIA con los destructores JOSÉ LUIS Díez y CÍSCAR; los tres viejos amigos de Santander; el GALICIA es el antiguo LIBERTAD y más antiguo aún PRÍNCIPE ALFONSO, de las célebres jornadas navales regias. La segunda visita importante en ese mismo año estuvo a cargo del CANARIAS, el MIGUEL DE CERVANTES, el JORGE JUAN, el ALMIRANTE ANTEQUERA y el LÉREZ.

En 1952, con motivo de la llegada del Generalísimo, vuelven el CERVERA y los destructores CÍSCAR y ULLOA y no tenemos más visitas de cruceros hasta el 4 de diciembre de 1954 en que aparece totalmente reconstruido y convertido en crucero antiaéreo el MÉNDEZ NÚÑEZ, que no había estado en Santander desde 1930.

En 1955 vuelve el CANARIAS con el GALICIA, el AUDAZ, ALCALÁ GALIANO, CÍSCAR, CHURRUCA, JOSÉ LUIS Díez, VALDÉS, ULLOA, LEPANTO y OSADO, y en 1958 la 1.^a División de la Flota compuesta por el CERVERA y los destructores JOSÉ LUIS Díez, ESCAÑO y JORGE JUAN, y a continuación la 3.^a División formada por el CANARIAS, el GALICIA y los destructores ULLOA, GRAVINA, CHURRUCA y ALMIRANTE MIRANDA.

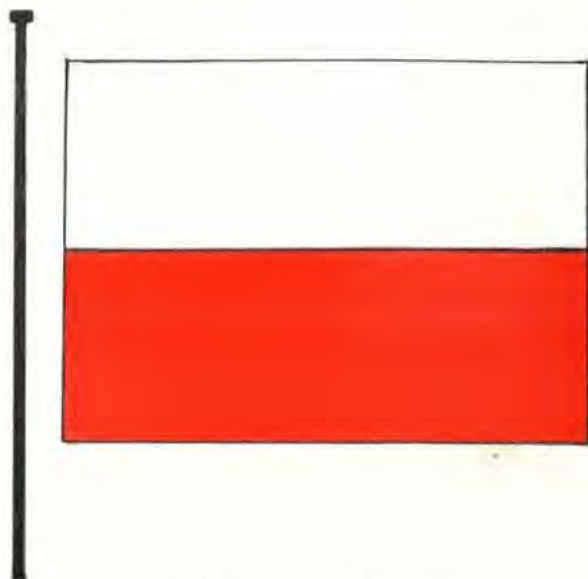
A partir de ese año, las visitas de formaciones navales son menos espectaculares, más constantes y prácticamente siempre como consecuencia de algún ejercicio naval.

En 1962 entra el CERVERA dos veces; la primera en abril con el NEPTUNO y los dragaminas GUADALHORCE, TURIA, SIL y ODIEL y las fragatas JÚPITER, VULCANO, VICENTE Y. PINZÓN y LEGAZPI, es decir, la Agrupación Naval del Norte. La segunda vez en noviembre, con el NEPTUNO otra vez y los dragaminas ODIEL, MIÑO, SIL y TURIA. El viejo crucero —como sus compañeros— se despidió para siempre de nosotros el 24 de Septiembre de 1964. Una de sus piezas, apuntando al horizonte del Sardinero, nos quedó simbólicamente para recuerdo.

En 1964, el 23 de julio, tras unas maniobras hispano-francesas, vino el OQUENDO por primera vez y en 1965 el CANARIAS totalmente reformado con los nuevos destructores ex-norteamericanos ALCALÁ GALIANO, ALMIRANTE FERRÁNDIZ y JORGE JUAN. En 1966 volvió el OQUENDO con las fragatas ÁLAVA y LINIERS y en 1967 en acecho de «la marea negra», la 21.^a escuadrilla de fragatas completa.

Merecen destacarse también, en estos últimos años, lo visita conjunta de los submarinos G7, D1, D2, D3, MOLA y SANJURJO, y la entrega de la bandera de combate a la corbeta ATREVIDA, ofrecida por el Ayuntamiento.

Este es, a muy grandes rasgos, el recuento de los últimos contactos más destacados de nuestro puerto con la Armada. En 1968 tendrá lugar la celebración de la Semana Naval y será un acontecimiento solemne y memorable para la historia marinera de Cantabria.



1845 Matrícula de Santander

La Reina (Q. D. G.) se ha servido aprobar con algunas ligeras adiciones en sus notas, las contraseñas que la Junta de Dirección de la Armada propone para que los buques mercantes de las diferentes provincias marítimas españolas se distingan entre sí en la mar y a la vista de los puertos...

Dios guarde a V. E. muchos años.

Madrid, 30 de julio de 1845.

ARMERO

Contraseñas que según lo prevenido en Real Orden de 30 de julio del corriente año deben largar en el tope mayor los buques mercantes de las diferentes provincias marítimas españolas, al mismo tiempo que arboles en el pico el pabellón nacional, para distinguirse unos de otros en la mar y a la vista de los puertos:

SANTANDER: BLANCA Y ROJA por mitad horizontal. Lo blanco superior.



1775 Nacional mercante



1878 Nacional correos marítimos



1927 y 1936 Nacional mercante



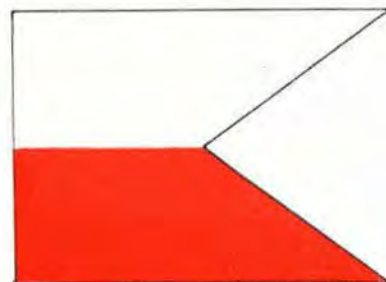
1931 Nacional mercante



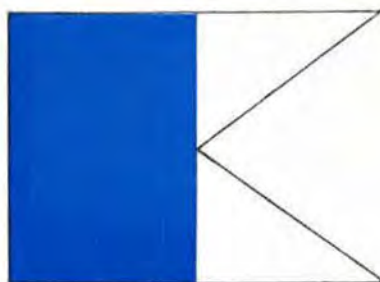
1945 Nacional Obras Públicas



1945 Nacional guerra



1845 Matrícula Manila



1845 Matrícula Habana



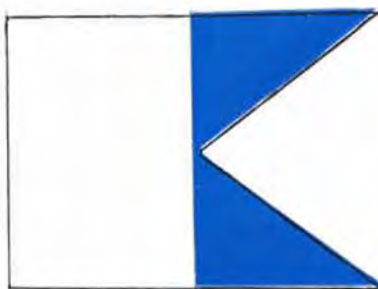
1845 Matricula Bilbao



1898 Mercantes españoles
transferidos a Cuba



1845 Matricula Barcelona



1845 Matricula Trinidad de Cuba



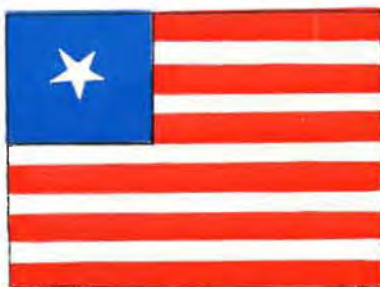
Mercante Uruguay



Mercante Perú



Mercante Panamá



Mercante Liberia



1902 Mercante Cuba



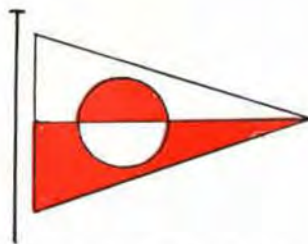
Filipinas



1942 Mercante zona española de Marruecos



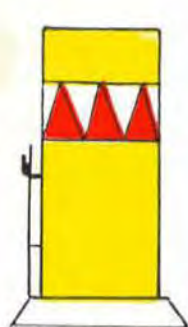
1927 Real Club Marítimo



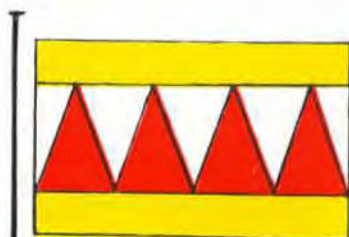
1869 Real Club de Regatas



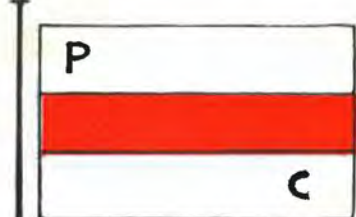
1918 Los Diez Hermanos



1909 Ángel Pérez



1917 Pérez y Cía.



1922 M. de Moutas



1918 Marítima Torrelaveguense



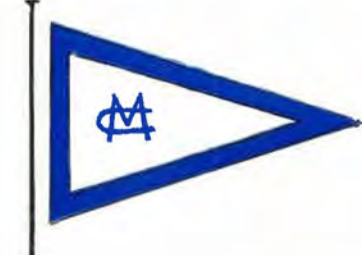
1947 Naviera Asón



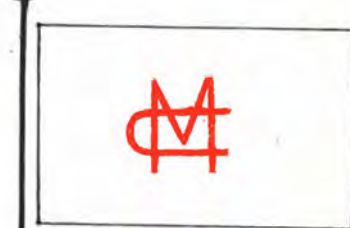
1873 Real Compañía Asturiana

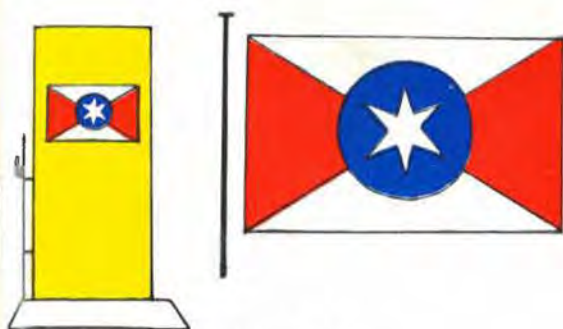


1922 Minas de Cartes, S. A.

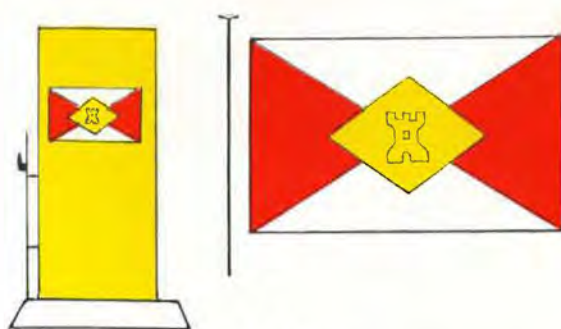


1899 Montañesa de Navegación

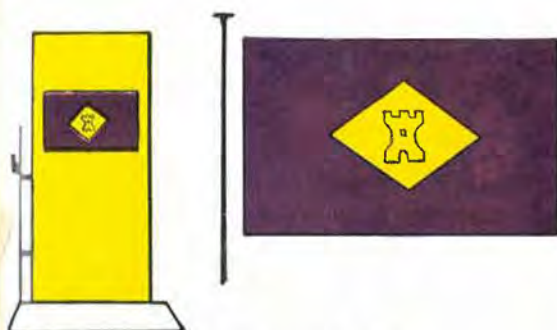




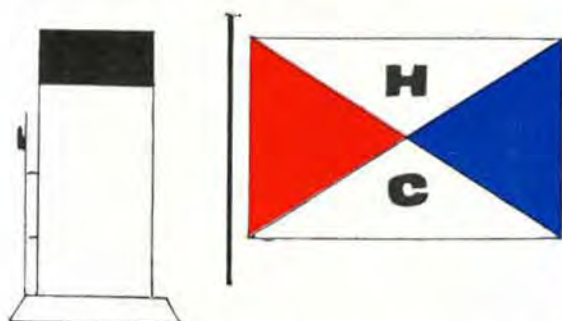
1954 Naviera Estelar, S. A.



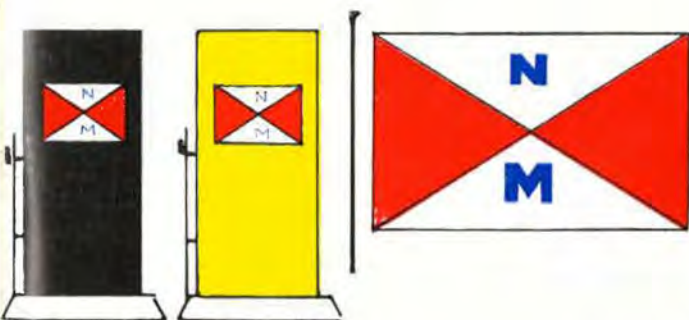
1967 Naviera de Castilla
Transportes de Petróleos, S. A.



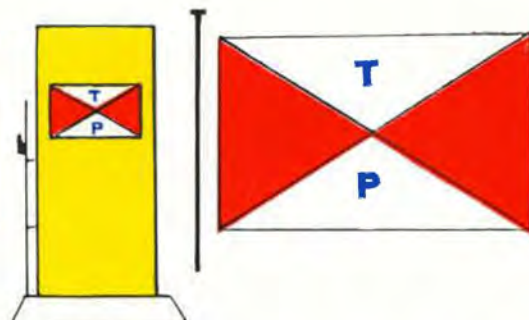
1959 Naviera de Castilla, S. A.



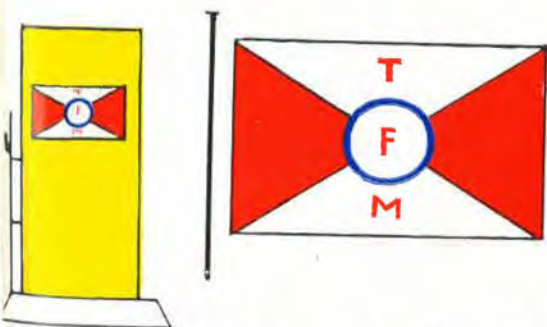
1957 Hispano Cubana de Navegación, S. A.



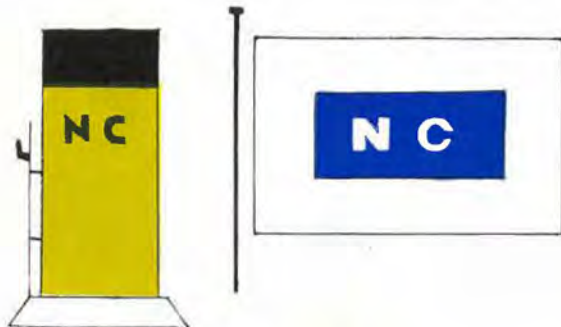
1928 Naviera Montañesa, S. A.



1959 Transportes de Petróleos, S. A.



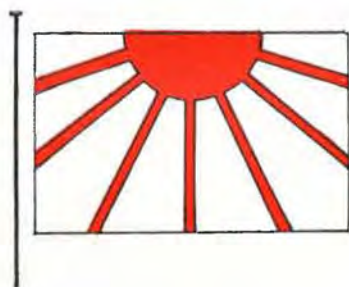
1956 Transportes Frigoríficos Marítimos, S. A.



1967 Naviera Cantabria



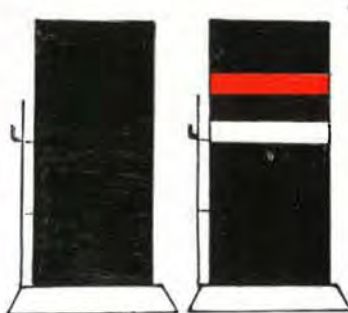
1949 Naviera Astro-Yllera



1897 Santanderina de Navegación



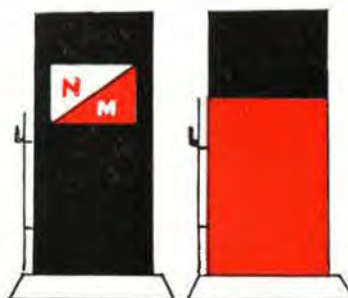
1900 Cía. Esles — González-Camino



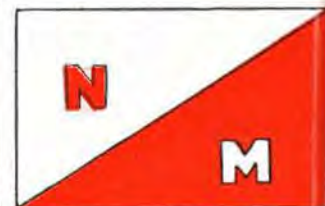
1907 Naviera Cántabro-Asturiana



1951 Auxiliar Marítima, S. A.



1916 Nueva Montaña, S. A.



1918 López-Dóriga

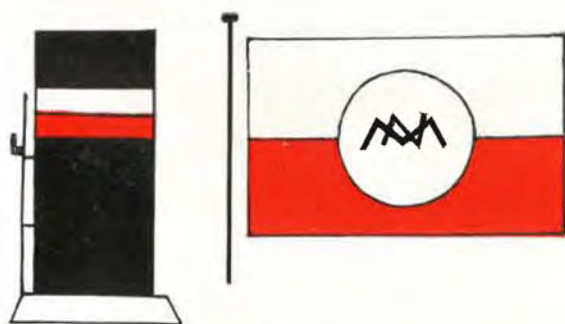


1917 López-Dóriga

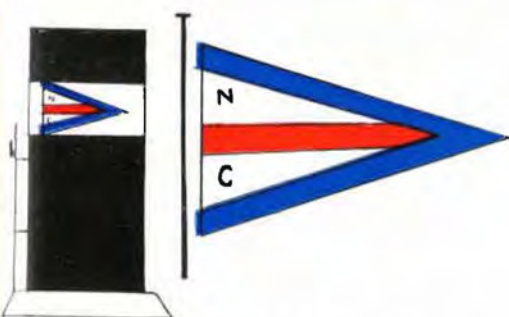




1922 Vapores Costeros, S. A.



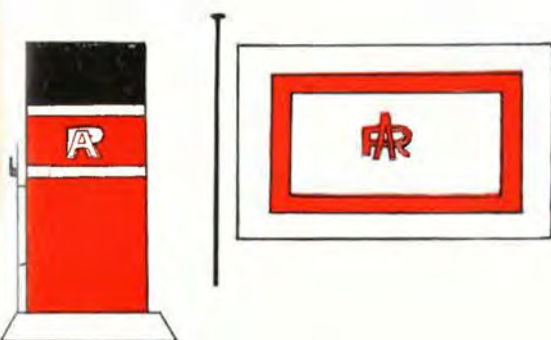
1947 Moreno y Navajas



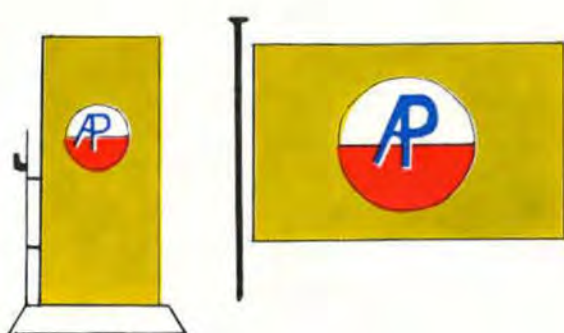
1952 Naviera del Cantábrico



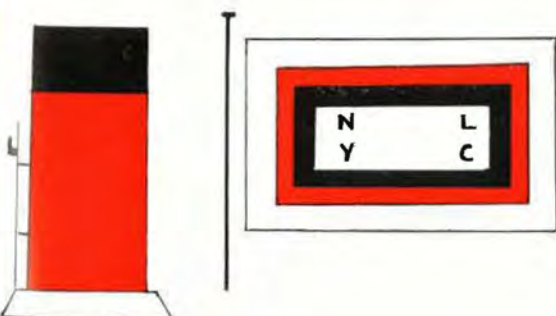
1947 Bergé y Cía.



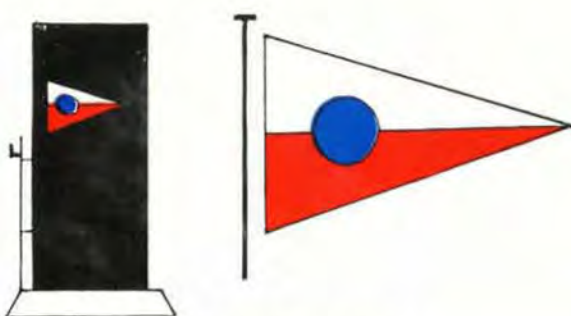
1929 Aguas y Remolques, S. A.



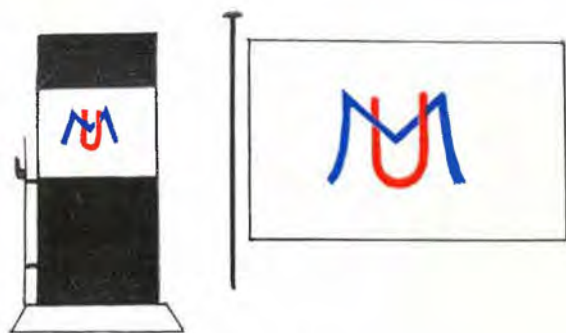
1912 Adolfo Pardo



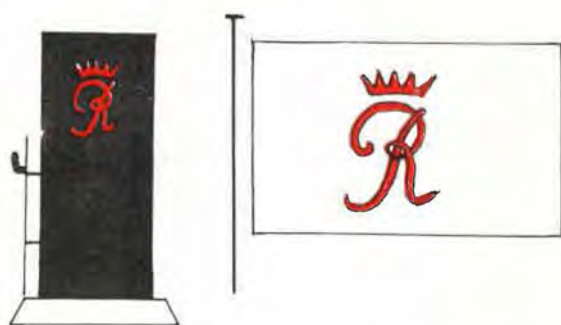
1916 N. Lafuente



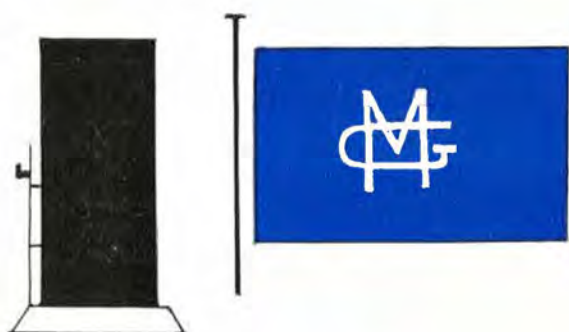
1965 Ignacio Vega Leguina



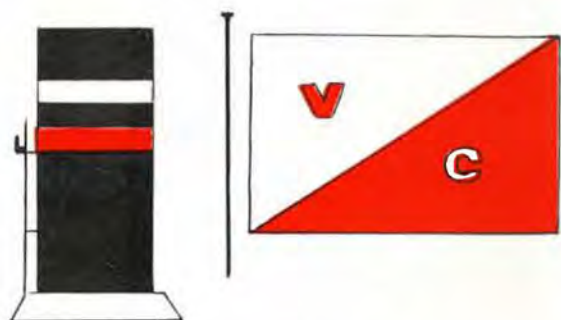
1900 Marítima Unión



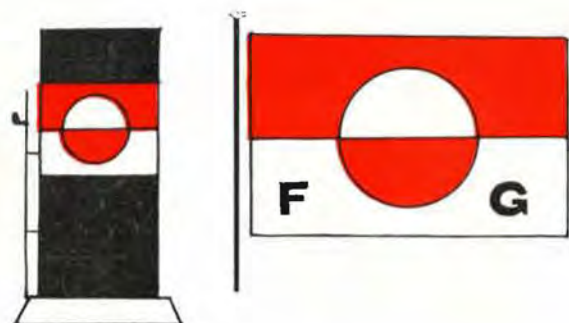
1900 Martínez Rodas — Marítima Unión



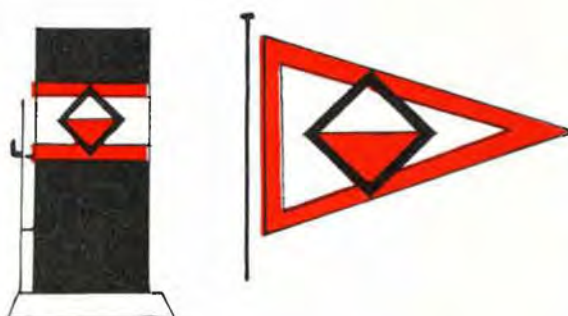
1899 Cía. Naviera Olazarri



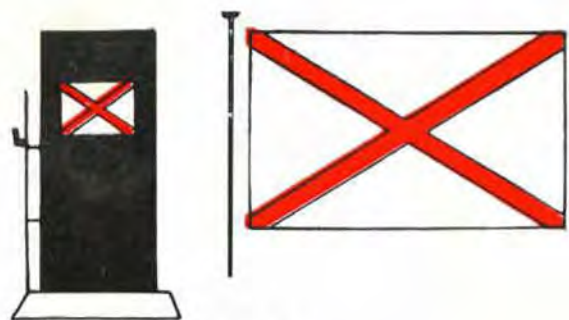
1899 Cía. Vasco-Cantábrica de Navegación



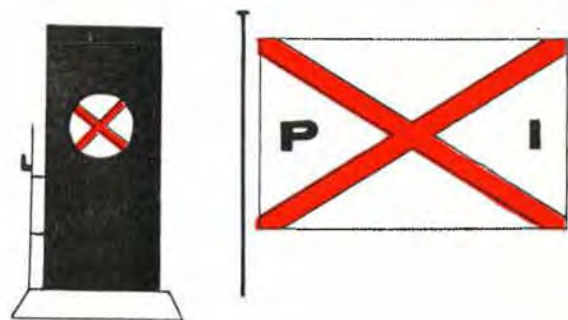
1903 Francisco García



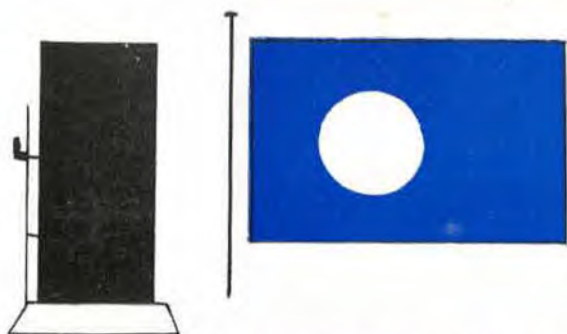
1931 Jesús García Castillo



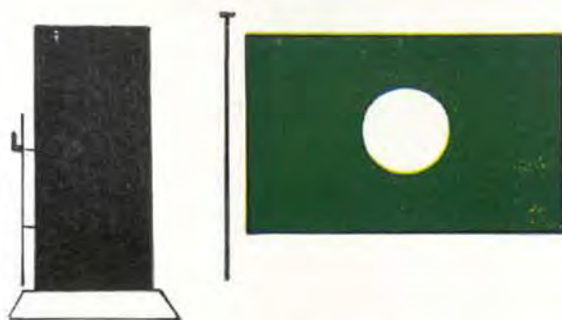
1909 Luis Liaño, S. L.



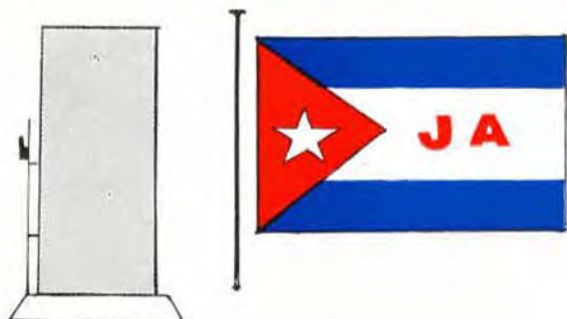
1900 Portillo Ibáñez



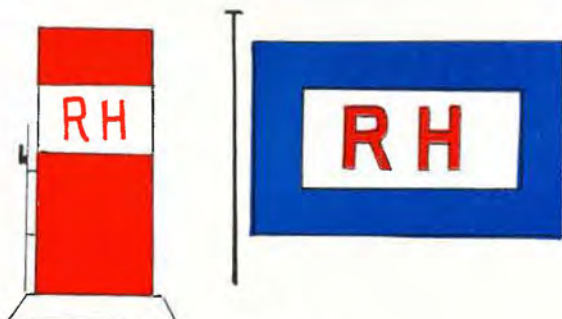
1856 Antonio López — Cía. Trasatlántica



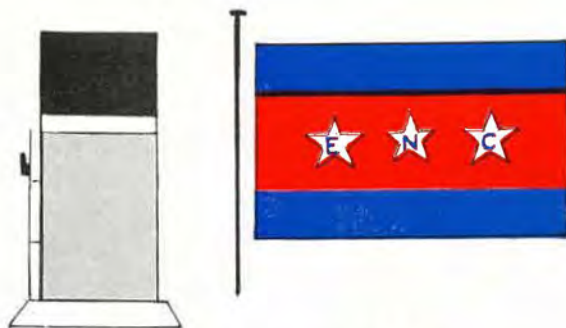
1900 Naviera del Pacífico



1898 Julián Alonso



1852 Ramón Herrera



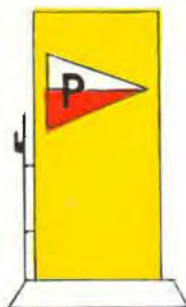
1916 Empresa Naviera de Cuba



1961 Naviera Forestal
Africana



1948 SNIACE



1958 Pombo R. Robledo



1928 F. Aguado



1905 Fernando Pereda
Palacio



1947 Fernando Pereda
Aparicio



1917 Prieto Lavín



1959 E. Martín



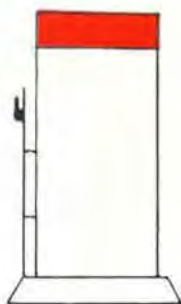
1955 Naviera Sotileza



1965 Naviera Morey



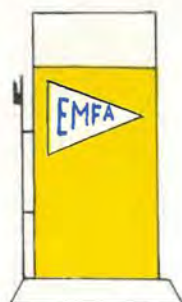
1866 Antinógenes
Menéndez



1955 Escobedo



1962 Ipesa



1944 Emfa, S. A.



1940 Seoane



1953 Portuondo



1961 Vapores-Pesqueros,
S. A.



1948 Pérez-Hermanos
1899 Cantábrica de Na-
vegación



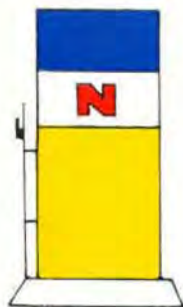
1967 Mouro, S. A.



1962 Maneiro Ponte



1946 Pesqueros de Al-
tura, S. A.



1965 Nalda, S. A.



1946 Ángel Yllera



1948 Fesquera Santan-
derina-Vega



1915 Pérez Hermanos



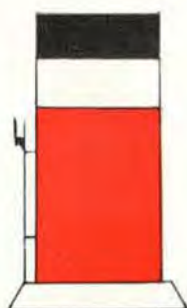
1932 Pesquera Cántabra



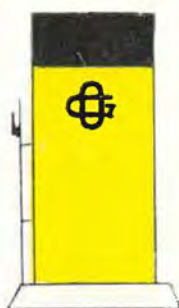
1901 Corcho
1925 A. Portales
1901 Ocharan



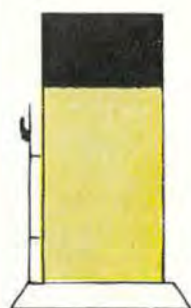
1922 J. Pombo Labat



1944 Industrias Maríti-
mas, S. A.



1923 González Obregón



1940 Escobedo



1888 Junta de Obras del
Puerto



1967 Junta Central de
Puertos



1877 La Corconera

Nuestra región, poco dada al exhibicionismo y siempre sobria en la exteriorización de sus sentimientos, guarda un especial afecto por los barcos del rey y por sus hombres, porque ambas cosas son algo muy suyo desde siglos atrás y constituyen uno de los pilares sólidos de su meritísima historia marinera (7).

(7) La construcción naval para la Armada, que tan singular y hermosa tradición tuvo en nuestra costa, apenas si continuó desde la llegada del vapor a la Marina, porque desde que comienzan a construirse buques de guerra a vapor en España, este tipo de obras se polarizó casi siempre en torno a los Departamentos.

En los últimos años se construyeron para la Armada en Santander las siguientes unidades:

1917: un remolcador y una serie de barcasas.

1923: una serie de gasolineras para servicios del Arsenal de Ferrol, (remolcadores-aljibes).

1933: Guardapescas V2 y V3.

1933: Tren completo de dragado en El Astillero para la base de Aeronáutica de Mar Menor (un transporte de torpedos, una draga, un remolcador y dos gánguiles).

1934: Aljibe A-3, de 300 tons. (construído dentro del dique seco de Gamazo).

1936-8: Dos petroleros, P1 y P2, de 470 tons. cada uno.

1948: Cuatro remolcadores de puerto, RP 30, RP 31, RP 32 y RP 33, de 59 toneladas.

Se armó en Santander el monitor PUIGCERDÁ en 1875. Se transformó en 1918 el cañonero NUEVA ESPAÑA en un costero llamado PRESEN de 500 toneladas de carga. Finalmente en 1961 se desguazó en El Cuadro el destructor VALDÉS de la serie Ferrándiz.

CONCLUSIÓN

ESTA ha sido, contada apresuradamente en muy escasos meses de trabajo, la historia marinera de la Montaña desde el vapor a la actualidad. La historia de sus barcos propios por derecho y por afecto. La vida del puerto de Santander y las de los demás de la provincia, con sus avatares y su progreso, sus tráficos y sus visitantes de todas las banderas, serían materia para otra obra, pero sin olvidar que todo esto pertenece igualmente a la historia marinera de la región, como también los acontecimientos desarrollados a lo largo de sus costas, aun con protagonistas totalmente ajenos a nosotros.

Hay pues, materia interminable para seguir investigando y trabajando en confección del legado histórico-económico a que tienen derecho las nuevas generaciones de montañeses.

La trayectoria de nuestra marina comercial es, como toda obra humana, inconstante y voluble; a impulso del arranque de sus hombres y de las circunstancias mundiales de la navegación y de la economía del tráfico. Debe servirnos ello para juzgar con serenidad, admirar con generosidad y seguir aprendiendo con enorme humildad. Pero con el sentido responsable y la confianza que ha de imprimir la constante histórica marinera de nuestro pueblo. Barcos y hombres para ellos, los tendremos siempre en esta tierra; en nuestras manos está el darles vida fructífera para después poder ejemplarizar a los que detrás vengan.

Y quiera Dios que en la próxima recopilación de la historia de la marina de Cantabria, dentro de un siglo, puedan caber mil capítulos más de nuevas empresas animosas, que sigan añadiendo laureles a las que aquí han quedado escritas, con nuevas *adiciones* sin límite, en la locura gigante de un eterno registro del Lloyd.

ÍNDICE ALFABÉTICO DE BUQUES *

A

A 1, 416.
 A 2, 416.
 A 3, 416, 433.
 A. Armada Primero, 349.
 A. Armada Segundo, 349.
 A. D. Kydoniefs, 99.
 A. Lázaro, 373, 389.
 A. San Rafael, 360.
 Abando, 69.
 Abanto, 88.
 Abasolo, 394, 395.
 Aberi Eguna, 427.
 Acevedo, 411.
 Activo, 260.
 Achuri, 244, 245, 248.
 Adela, 174, 177, 188.
 Adelaida, 385.
 Adolfo, 123, 126, 153.
 África, 404.
 Águila, 176, 179.
 Agustina García, 151, 152, 297.
 Agustín, 303.
 Aida, 391.
 Airoso, 300.
 Aitzgorri, 46.
 Aizkarai Mendi, 262.
 Álamos, 200, 201, 202.
 Álava II, 180.
 Álava, 428, 429, 432.

Albano, 41.
 Albareda, 386.
 Albertito, 312, 402.
 Albia, 69.
 Albo N.º 2, 312.
 Albuera, 369.
 Alcacer, 368.
 Alcalá Galiano, 419, 432.
 Alcaudón, 423.
 Alcázar de Toledo, 424, 428.
 Aldam, 104.
 Alejandro Zubizarreta, 395.
 Alfonso, 167, 309.
 Alfonso Fierro, 254.
 Alfonso Pérez, 109, 115, 116, 117, 118,
 119, 363, 364.
 Alfonso XII, 42, 221, 222, 223, 224,
 225, 226, 230, 232, 233, 234, 235,
 238, 409, 410, 411.
 Alfonso XIII, 42, 226, 227, 229, 230,
 231, 234, 235, 236, 237, 239, 282,
 336, 415, 417, 418.
 Alfredo, 135, 136, 142, 143.
 Algeciras, 383.
 Algorta, 100, 401.
 Alicante, 42, 43, 171, 173, 174, 215,
 219, 220, 229, 231, 237, 239,
 240.
 Alicante 1.º, 300, 343.
 Alicante 2.º, 300, 343.
 Alicia, 39.

* Los buques con nombres iguales van englosados en una sola referencia.

- Almagrera, 289.
 Almenara, 368.
 Almendares, 167.
 Almirante Antequera, 422, 423, 432.
 Almirante Cervera, 144, 280, 345, 385,
 418, 419, 422, 423, 425, 426, 427,
 431.
 Almirante Ferrándiz, 418, 432.
 Almirante Miranda, 424, 432.
 Almirante Valdés, 424.
 Almodóbar, 216.
 Almogavar, 216.
 Almudena, 241.
 Alsedo, 416, 417, 418.
 Alston, 307.
 Altair, 380, 378, 279.
 Altamira, 272.
 Altata, 200, 201, 202.
 Altsu, 101.
 Alvarado, 401, 403.
 Álvaro de Bazán, 414.
 Aller, 294, 295, 296.
 Allyn, 322.
 Ama Begoñakoa, 388.
 Amada, 288, 291.
 Amador 1.º, 349.
 Amalia, 16, 343, 344.
 Amalia Correa, 279.
 Amatxu Begoñakoa, 136.
 Amaya, 140.
 Amazona, 172, 351.
 Amberes, 401.
 Ambomar, 351.
 Amelia Correa, 289, 345.
 América, 215, 216.
 Ampurdán, 152.
 Ampurdanés, 152, 280.
 Ampurias, 297.
 Ampuries, 372, 373.
 Amy, 148.
 Ana, 401.
 Ana María, 141.
 Ana y María, 174.
 Ana Rosa, 387.
 Anboto-Mendi, 308.
 Andaluz, 150.
 Andra, 425.
 Ángel B. Pérez, 112.
 Ángela, 124, 125, 126, 127.
 Angeles, 17, 288, 299, 344.
 Ángeles González, 352.
 Anglaterra, 194.
 Anglian, 314.
 Angus, 289.
 Anita, 12, 18, 97.
 Anozama, 351.
 Anselmo, 34.
 Anselmi, 391.
 Anshim Maru, 203.
 Antequera, 274.
 Antinógenes Menéndez, 183, 184, 186,
 192, 193, 194.
 Antolín del Collado, 187, 188, 192, 193,
 196.
 Antonia, 247.
 Antonias Embiricos, 98.
 Antonieta, 300.
 Antonio, 11, 133, 290.
 Antonio García, 151, 152, 153, 154, 280.
 Antonio López, 65, 195, 205, 206, 219,
 224, 225, 227, 229, 230, 233, 235,
 237, 238, 239, 240.
 Antonio McLedo, 208.
 Antonio Muñoz, 206.
 Antzonekoa, 280.
 Apagador, 350.
 Apolo, 259, 260, 261, 262, 264.
 Apóstol, 28, 111, 400.
 Apsleyhall, 374.
 Araba, 428.
 Ardanaz, 24, 246.
 Arecibo, 37.
 Arezzo, 264.
 Argentina, 239, 240.
 Argonauta, 183, 184.
 Argos, 298.
 Argosy, 190.
 Argüelles, 33.
 Arichachu, 388, 391.
 Aries, 387.
 Arlanza, 404, 409, 418.
 Armonía, 274.
 Arnao, 313, 314, 316, 317.
 Arnotegi-Mendi, 326.
 Arnús, 205.
 Artaba, 369.
 Artagan-Mendi, 388.
 Artola, 369.
 Arratia, 265, 268.
 Arrospé, 46.
 Arroyo, 37.
 Aspirante, 400, 402.
 Asón, 82, 99.
 Asonague, 81.
 Asseburg, 372.
 Astillero, 74, 75, 76, 77, 81, 1231, 14

294, 295, 303, 304, 327, 328, 390,
391.
Astorga, 369.
Astro, 381.
Asturiano, 38.
Asturias, 92, 149, 150, 309, 400.
Asturienne, 314.
Asunción, 300.
Atalaya, 391.
Atlanta, 114, 391.
Atrevida, 432.
Attila, 367.
Auby, 314.
Audaz, 414, 432.
Augusta, 14, 405.
Augusto G. de Linares, 345.
Aureliana, 12.
Aurora, 130, 131.
Auxiliar, 280, 335, 338, 410.
Auxiliar n.º 5, 336, 338, 387.
Ave, 382.
Avendaño, 38.
Avilés, 175, 178, 179.
Avontown, 273.
Axpe, 244, 245, 246, 247, 249, 250, 251,
252.
Ayeta, 298.
Azacán, 338, 387.
Azor, 411.

B

B 2, 418.
B 3, 418.
B 4, 418.
B 5, 418.
B 6, 418, 423.
Bacardí, 195.
Bachi, 394.
Bahía de Mariel, 197.
Bahía de Matanzas, 197.
Bahía de Nipe, 197.
Bahía de Nuevitás, 197.
Bahía de Santander, 319.
Bakio, 94, 267.
Balboa, 203.
Baldomero Iglesias, 174, 225, 228.
Balears, 45, 375, 417, 426.
Balmoral Castle, 40.
Balsaming, 282.
Baltasar Pujales Valverde, 349.
Barambio, 401.

Barandica, 352.
Barceló, 411.
Barcelona, 148, 166, 167, 168, 171,
215, 225 226.
Bárcena, 90.
Barlovento, 348.
Baron Douglas, 267.
Barry, 10.
Basurto, 288.
Batavia, 18.
Baurdo, 256.
Bayonés, 24, 148, 401.
Beatus, 158.
Bede Burn, 159.
Beechdene, 270.
Begoña n.º 1, 273.
Begoña n.º 3, 83, 241, 352,
Begoña n.º 6, 274.
Belgique, 216.
Bella Vicenta, 11.
Benigna, 402.
Benito Juárez, 202.
Bennington, 194.
Benrath, 271.
Benridge, 271.
Beny, 138.
Berenguer, 216.
Berga, 363.
Bergsdalen, 263, 272, 310.
Bermeo, 68.
Bernardo Reyes, 202.
Besos, 359.
Bidasoa, 28.
Bilbao, 28, 29, 342, 401, 402, 428.
Birk, 376.
Bizi Gane, 152, 337.
Bizkaya, 290.
Blanca, 402, 409.
Blanka, 63.
Blas de Lezo, 416, 418.
Blumenthal, 344.
Blyth, 52, 246.
Bohol, 206.
Bolivia, 194.
Bologna, 394.
Bombardier, 287.
Bonifaz, 369.
Bonita, 202.
Borinquen, 37.
Borja, 387.
Borongan, 205.
Boscombe Chine, 374.
Brens, 302.

Brioso, 338, 387.
 Briquetas Zorroza, 71.
 Britannia, 409.
 Broadmayne, 18.
 Brynner, 261.
 Bubara, 379, 380.
 Buenaventura, 12, 28, 111, 219, 400, 401, 402, 406.
 Buenos Aires, 226, 227, 230, 239, 240.
 Burlington, 194.
 Bustamante, 415, 417.
 Busturia, 265, 267.

C

C 1, 418.
 C 2, 418, 423, 425, 428.
 C 3, 418.
 C 4, 423, 425, 427, 428.
 C 5, 421, 423, 425.
 C 6, 423, 425, 427, 428.
 C. de Eizaguirre, 235, 236.
 C. López y López, 234, 236, 239.
 Cabañal, 253.
 Cabo Corona, 83.
 Cabo del Pinar, 368.
 Cabo Espartel, 335, 342.
 Cabo Machichaco, 29, 89, 177, 227, 236, 324, 335, 336, 411.
 Cabo Paez, 152, 280.
 Cabo Peñas, 368.
 Cabo Quintres, 256.
 Cabo San Martín, 116.
 Cabo San Sebastián, 84.
 Cabo Silheiro, 252.
 Cabo Tortosa, 414.
 Cabuérniga, 346, 349.
 Cadarso, 416.
 Cadaqués, 376.
 Cádiz, 28, 402.
 Caibarien, 190, 192.
 Cairntoul, 350.
 Calderón, 297, 298.
 Camagüey, 196.
 Camargo, 74, 75, 76, 79, 80.
 Campeador, 44.
 Campechano, 45.
 Campeche, 190, 193.
 Campo de la Sierra, 334.
 Campoamor, 44.
 Campoo, 44.
 Camporreal, 44.

Camprovín, 44.
 Canalejas, 417.
 Canarias, 104, 216, 220, 375, 419, 423, 425, 431.
 Canopus, 378.
 Cánovas, 373, 417.
 Cantabria, 24, 28, 118, 119, 141, 143, 216, 217, 324, 327, 328, 333, 345.
 Cantábrico, 38, 338, 387.
 Cántabro N.º 1, 344, 345.
 Cántabro N.º 2, 344, 345, 348.
 Cap Cantin, 348.
 Cap Cepet, 137.
 Cap Mazagán, 83.
 Cap Villano, 90.
 Capricho, 28, 111.
 Capricho de Colindres, 351.
 Capricho Montañés, 351.
 Carbones Asturianos, 309.
 Cardenal Cisneros, 414.
 Cárdenas, 167.
 Caridad, 40, 404, 409, 416.
 Caridad Padilla, 192, 194, 195.
 Caridad Salas, 193.
 Carisbrook, 250.
 Caritas, 126.
 Carlos Pacheco, 202.
 Carlos V, 310, 414, 415.
 Carmelo I, 124.
 Carmen, 200, 201, 202, 288, 290, 428.
 Carmenchu, 124, 361.
 Carmucha García, 302.
 Carolina, 167, 174.
 Carolina E. de Pérez, 112, 114, 115, 116.
 Cartes, 52, 314, 315.
 Caruso, 391.
 Carranza, 308, 309, 386.
 Casa Blanca, 197.
 Castaño, 38.
 Castellano, 38.
 Castilla, 10, 24, 33, 345.
 Castilla del Oro, 283.
 Castillo Ampudia, 373.
 Castillo Benisano, 393.
 Castillo Butrón, 257, 258.
 Castillo Farnés, 346.
 Castillo Frías, 393, 394.
 Castillo Santacana, 299.
 Castillo Simancas, 390.
 Castillo Tarifa, 383.
 Castro, 311.
 Castro Alén, 310, 311.

- Castropol, 182.
Castro Urdiales, 307, 310.
Caruso, 391.
Catalán, 38.
Cataluña, 115, 215, 224, 225, 227, 234, 236, 238, 414, 415, 417.
Cayo Cristo, 193, 195.
Cayo Mambí, 194, 195.
Cayo Romano, 194, 195.
Cecilia, 179.
Ceferino, 205.
Celorio, 11.
Cementos Rezola n.º 2, 136.
Centinela, 402, 186.
Ceres, 14, 24, 262.
Cervantes, 11, 298, 402, 419.
Cervera, 363.
César, 288, 289.
Ciaño, 25.
Cíclope, 418.
Cid, 52, 215.
Cienfuegos, 167, 194, 196.
Cimadevilla, 348.
Ciriza, 428.
Císcar, 126, 425, 426, 427, 431, 432.
Cité de Reims, 383.
City of Rheims, 383.
City of Rome, 412.
Ciudad Condal, 168, 215, 218, 221, 222, 224, 232, 234.
Ciudad de Alicante, 118, 363, 428, 429.
Ciudad de Cádiz, 222, 231, 234, 238.
Ciudad de Palma, 345, 424, 426, 428.
Ciutat de Reus, 326.
Ciudad de Valencia, 118, 119, 257, 363, 388, 425, 428, 429.
Ciudad de Santander, 224, 225, 227, 228, 334.
Cienfuegos, 194, 196.
Clara, 11, 12, 175, 179.
Clara Menning, 193.
Cleto, 343.
Clotilde García, 151, 287, 288.
Cocoa, 184.
Cogent, 153.
Colombia, 12.
Colón, 177, 229, 230, 322, 323, 334, 342, 403, 404, 405.
Collingwood, 64, 121.
Comercio, 322.
Comillas, 219, 227, 238, 410, 241.
Compañía de Filipinas, 205, 206.
Compostilla, 369.
Coname, 328.
Concepción Hevia, 317.
Concordia, 400, 402, 409, 410.
Conchita, 288, 291.
Conchita Molina, 279, 345.
Conchita Suárez, 279.
Conde de Benadito, 184.
Conde de Churruca, 205.
Conde de la Mortera, 176.
Conde de Ruiseñada, 328, 338.
Conde de Venadito, 184.
Condestable, 283.
Cóndor, 411.
Congress, 216.
Conserva, 174.
Constancia, 11.
Constitution, 216.
Consuelo, 400, 402, 404, 409.
Consuelo Huidobro, 288, 289, 290.
Consulado, 328, 329.
Contramaestre Casado, 117.
Corburn, 375.
Corconera N.º 1, 331.
Corconera n.º 2, 16.
Corconera n.º 3, 52.
Corconera n.º 4, 331.
Corconera n.º 5, 331.
Corconera n.º 6, 331.
Corconera n.º 7, 331.
Corconera n.º 8, 331.
Corrag, 141.
Corisco, 389.
Coromoto, 241.
Coruña, 34, 221, 222, 223, 226, 389.
Cory, 142.
Correo de Bilbao, 27.
Cosenza, 257.
Cosme de Herrera, 177, 178, 179.
Cotolino, 24, 147, 311, 312.
Cotos, 15.
Cotrajón, 334.
Covadal, 303.
Covadonga, 42, 43, 229, 230, 241, 401.
Craigleith, 271.
Crathie, 299.
Críspulo, 303.
Cristina, 188.
Cristóbal Colón, 178, 236, 237, 239, 240.
Cuatro Amigos, 401, 402.
Cuba, 166, 167, 168, 171, 183, 194, 196, 197.
Cuba Española, 169, 185.
Cubano, 38.

Cuca, 303.
 Cuco, 16, 21, 24, 111, 330, 335, 342, 412.
 Cufic, 43.
 Cushie Doo, 132.
 Cymric Queen, 374.
 Cyrene, 182.

CH

Chacharra-Mendi, 337.
 Chancellor, 143.
 Chaparra, 180, 192, 193.
 Chasna, 151.
 Chattón, 263.
 Chimbo, 260, 292, 318.
 Chindor, 260, 292, 318.
 Chindoqui, 46.
 Chindwin, 81.
 Chío, 148, 260, 292, 293.
 Chiswick, 159.
 Chita, 137, 141, 328, 336.
 Chivichiaga, 386, 391.
 Cholín, 347, 390.
 Cholita, 347, 348, 390.
 Choncholita, 124.
 Chonga, 291.
 Chow-Tai, 136.
 Churruca, 169, 303, 419, 432.

D

D 1, 432.
 D 2, 432.
 D 3, 432.
 D 12, 427.
 D 16, 427.
 D 17, 421, 427.
 Dade, 186.
 Danby, 380, 381.
 Danielito, 326.
 Daría, 11.
 Dato, 417, 418.
 Dávila, 28, 29, 400.
 Dédaló, 418, 419.
 Deerhound, 400.
 Deimos, 393, 394.
 Delgado Parejo, 169, 186.
 Den of Ruthven, 389.
 Denis, 424, 428.
 Dependiente, 186.
 Deseado, 27.

Desierto, 244, 245, 246, 248, 249.
 Destructor, 411.
 Diana, 261, 262, 309.
 Dieppois, 84.
 Diligente, 260.
 Dionysios Stathatos, 268.
 Dnieper, 159.
 Doctor Madrazo, 345.
 Dogra, 380.
 Dolores, 16, 20, 316.
 Dolores Bermúdez, 173.
 Dolores de la Torre, 20, 339.
 Dolly, 317.
 Dómine, 424, 428.
 Domingo Hernández, 189.
 Don Álvaro de Bazán, 42, 229.
 Don Blas, 197.
 Don Juan, 10.
 Donostia, 25, 153, 349, 352, 350.
 Donostiarra, 402.
 Doña Flora de Pombo, 10.
 Doña María de Molina, 414, 415.
 Doña Sol, 12.
 Dogra, 380.
 Dora Ewing, 245.
 Dorane, 293.
 Dóriga, 11.
 Doris, 347, 349, 352.
 Dorotea, 11.
 Dos Amigos, 333.
 Dos Hermanas, 11.
 Dos Hermanos, 206.
 Douglas, 200.
 Dublin Castle, 41.
 Duc de Brabant, 217.
 Duero, 215.
 Duffield, 360.
 Duque de la Conquista, 13, 24, 28.
 Duque del Infantado, 387.
 Durango, 265, 266, 268, 369.
 Duro, 14.

E

E. M., 11.
 Ea, 375.
 Eagle, 41.
 Ebro, 225.
 Ecuador, 11, 19.
 Echano, 139.
 Eddystone, 70.
 Edith, 244, 292.

Edith Louise, 76.
 Eduardo, 39, 336.
 Eduardo García, 151, 287, 288.
 Eduardo Pelayo, 205.
 Eduardo Salas, 193.
 Eduvigis, 124, 317.
 Ejército, 414.
 El Gallo, 19, 91, 280, 304, 359, 360.
 El León, 45.
 El Mejicano, 190.
 El Neptuno, 263, 264.
 El Puntal, 372.
 El Salazar, 268, 269.
 El Salto, 262.
 El Saturno, 263, 264, 272.
 El Siglo, 29, 304.
 Elantsobe, 292.
 Elcano, 205, 226.
 Elena, 11, 401.
 Elena Oms, 177.
 Elisa, 84.
 Elise Podeus, 135.
 Elmina, 174.
 Eloisita, 333.
 Elvira, 11, 136, 137, 143, 287, 288.
 Elvira Fernández, 352, 353.
 Elvirita, 294.
 Elwick, 372.
 Ella, 279, 343, 345.
 Ellaston, 154.
 Emfa, 346, 348.
 Emfasa, 346, 348.
 Emilia, 84.
 Emilia S. de Pérez, 113, 114, 115, 116, 117.
 Emilio, 343.
 Empire Baxter, 365.
 Empire Dace, 382.
 Empire Gale, 365.
 Empire March, 365.
 Empire Morn, 365.
 Empire Noble, 365.
 Encartado, 38.
 Enecuri, 75.
 Enero, 316.
 England, 217.
 Enrique, 11.
 Eolo, 259, 260, 262, 263, 264.
 Epaminonda, 98.
 Erandio, 274.
 Eretza-Mendi, 388.
 Eriphia, 255.
 Ermodo, 152.

Erna, 202.
 Ernesto, 39.
 Ernst Moritz Arndt, 221.
 Escalada, 11.
 Escaño, 424, 432.
 Escatrón, 369.
 Escombreras, 369.
 Escorpión, 45.
 Esla, 368.
 Esles, 85, 86, 87, 89, 90, 93, 95, 130, 139, 140, 143, 144, 155.
 Esmerald, 131.
 Esmeralda, 130, 131.
 España, 150, 216, 224, 225, 232, 260, 333, 345, 412, 415, 416, 417, 421, 421, 422, 424, 425, 426, 427, 428.
 España N.º 1, 255, 256.
 Español, 38.
 Espe, 345, 425.
 Espelette, 393.
 Esperanza, 40.
 Estrella, 169, 186.
 Etona, 80.
 Eusebio Coterillo, 194.
 Eulalia, 411.
 Euskal-Erria, 101.
 Euskaldun-Bat, 337.
 Euskaro, 38.
 Evencio Álvarez, 291, 427.
 Euzkera, 428.
 Everilda, 21.
 Exchange, 367.
 Express, 29.
 Extremadura, 310, 414.

F

F. Jaureguizar, 336, 337.
 F. V., 12.
 Fabiola, 369.
 Falshaw, 383.
 Fama Habanera, 12.
 Familia, 249.
 Familia Portuondo, 351.
 Fantástico, 428.
 Fastnet, 202.
 Fe, 11, 40.
 Febrero, 316.
 Federico, 11.
 Fedora, 132.
 Felipa y Vicenta, 385.
 Felisa, 402.

- Felo, 182.
 Fernández Sanz, 24.
 Fernández y Gutiérrez, 331.
 Fernando, 70, 359, 360, 361, 390.
 Fernando el Católico, 406, 407.
 Fernando Poó, 227, 234, 236.
 Ferrolano, 400, 402, 403, 404, 405, 409, 410.
 Fez, 362.
 Firtjoif, 382.
 Flor de Mayo, 84.
 Flora, 279, 343, 345.
 Floric, 344.
 Fluvia, 12, 323.
 Fomento, 25, 29, 149, 324, 401, 402.
 Fontibre, 239.
 Francisca, 39.
 Francisco García, 141, 150, 151, 152, 153, 155, 280.
 Franciska Fische, 94.
 Frans Borremans, 102, 362.
 Freixas n.º 3, 152.
 Fridalen, 272.
 Frimar, 258.
 Frosfast, 314.
 Fullford, 246.
- G**
- G 7, 432.
 G. E. Wood, 246.
 Gaditano, 38, 282, 293, 400, 401, 402.
 Gain Gañekoa Da, 349.
 Galatea, 196, 431, 418.
 Galatz, 268.
 Galdácano, 46.
 Galdames, 103, 104, 295, 386, 425.
 Galea, 83, 103.
 Galerna, 269, 424, 425, 426, 427, 428, 429.
 Galicia, 24, 241, 424, 431, 432.
 Gallego, 38.
 Gallia, 42.
 Gambo, 46.
 Ganecogorta, 82.
 Gánguil N.º 1, 323.
 Gánguil N.º 2, 323.
 Gante, 385.
 García n.º 1, 92, 149, 150, 151.
 García n.º 2, 92, 149, 151.
 García n.º 3, 150, 151.
 Garfield, 360.
 Garland, 202.
 Garlands, 59, 250.
 Gastelu, 391.
 Gattón, 339.
 Gayarre, 391.
 Gazteiz, 428.
 Gede, 202.
 Gema del Mar, 352.
 General Armero, 16, 5214, 215.
 General Díaz, 202.
 General Mena, 202.
 General Mola, 432.
 General Pesqueira, 202.
 General Sanjurjo, 432.
 Genil, 368.
 Gerona, 150, 251.
 Gharb, 194.
 Gibara, 174, 179, 180, 192, 197.
 Gijón, 34, 221, 222, 224, 225, 282.
 Gijón-Musel, 278.
 Giralda, 413, 414, 415, 416, 417.
 Girón, 352.
 Glengarnock, 149.
 Glengarry, 131.
 Gloria, 182, 186, 289.
 Gobeo, 268, 269, 388.
 Godínez, 404.
 Godolphin, 245.
 Golfo de Vizcaya, 302.
 Gomecha, 247.
 Góngora, 400.
 Gorbea, 82.
 Gorbea-Mendi, 303, 388.
 Gordejuela, 103.
 Górliz, 103, 246.
 Gouverneur Ballay, 139.
 Gouverneur Jaechske, 193.
 Gracia, 39.
 Grangeville, 310.
 Gravina, 54, 410.
 Grillo, 17.
 Guadalhorce, 432.
 Guadalupe, 241, 402.
 Guadarrama, 46.
 Guadiana, 189.
 Guadiaro, 385.
 Guanche, 279.
 Guaniguanico, 187, 189.
 Guantánamo, 169, 186, 193, 197.
 Guardián, 169, 186.
 Guarnizo, 322, 390, 391.
 Guernica, 103, 265, 266.
 Guetaria, 123.

Guillermina, 336, 337.
Guillermo Schultz, 339.
Gunong, 206.
Guipúzcoa, 219, 222.
Guipuzcoana, 402.
Guipuzcoano, 400.
Gumersindo Junquera, 123.
Guriezo, 25, 400, 402.

H

H. H. Meier, 234.
Habana, 167, 179, 180, 192, 197, 221,
232, 233, 239, 240, 241, 411, 412,
415.
Habanero, 187.
Hailshan, 283.
Halcón, 415.
Halmour, 196.
Halmstad, 296.
Hanover, 245.
Hans, 376.
Harborne, 375.
Havel, 233.
Harmonic, 61.
Héctor, 29.
Helena, 14, 24, 185.
Helios, 374.
Herbert Fisher, 135.
Hércules, 16, 259, 260, 262, 264, 324,
330, 335, 338, 342, 410.
Heredia, 23.
Herkules, 54, 328.
Herminia, 403.
Hermosa de Trasmiera, 11.
Hernani, 24.
Hijos de Pombo, 14.
Hindustan, 266.
Hispalis, 401.
Hispania, 137.
Hist, 185.
Hornet, 185.
Hornsey, 142.
Horsa, 200.
Hugo, 39.
Humacao, 37.
Hydra, 154.

I

I. F. V., 12.
Ibai-Zuri, 152.

Ideal, 132.
Ightam, 339.
Ignacia Aguado, 70, 158, 159, 361,
390.
Ilocos, 205.
Ilford, 45.
Imperator Alexander III, 249.
Inchmead, 138.
Inchmoor, 138.
Indauchu, 264.
Inés, 122, 123, 153, 297.
Infanta Isabel, 217, 219, 413.
Infanta Isabel de Borbón, 235, 237,
239.
Infanta María Teresa, 333, 411, 414.
Inglaterra, 194.
Inmaculada, 385.
Inogedo, 319, 428.
Intrépida, 176.
Invermay, 247.
Inverness, 43.
Ioannis, 14.
Iossifoglu, 45.
Ipesa 1.º, 350, 351.
Ireland, 217.
Isaac Peral, 236, 416.
Isabel, 132, 167.
Isabel de Damují, 169, 171.
Isabel la Católica, 173, 410.
Isabelita, 11, 14.
Isadora, 393.
Isidoro, 67, 79.
Isidoro Pons, 205.
Isla de Cebú, 205, 222, 226, 227.
Isla de Cuba, 217, 333, 411.
Isla de Luzón, 205, 226, 235, 411.
Isla de Marnay, 364.
Isla de Mindanao, 205, 226, 231.
Isla de Mouro, 364.
Isla de Panay, 205, 226, 230, 236,
238.
Isla de Pinos, 189.
Isla de Puerto Rico, 217.
Isly, 79.
Ita, 257.
Itálica, 401, 402.
Iturri-Zuri, 152.
Itxas-Zuri, 136.
Ivanhoe, 383.
Ivy Holme, 318.
Iwai Maru n.º 2, 282.
Ízaro 59, 244, 247, 250, 251, 252, 253,
254.

J

J. Bustamante, 205.
 J. Ignacio, 428.
 J. Y. Limantour, 201, 202.
 Jaime B., 92, 360.
 Jaime Girona, 372, 373.
 Jaime I, 415, 417, 418, 419, 421, 422, 423.
 Jaimín, 348.
 Jalón, 394.
 Jamaica, 196.
 Jarama, 390.
 Jason, 373.
 Jehangir, 42.
 Jelo, 192.
 Jelunga, 42.
 Jesmond, 53.
 Jesús Antonio, 141, 155, 281.
 Joaquín, 11.
 Joaquín Bustamante, 126, 336.
 Joaquín del Piélagu, 227, 232, 239, 240, 413.
 Joaquín Godoy, 194.
 Joaquina, 288, 290.
 John O'Groat, 40.
 Jorge Juan, 173, 432.
 José, 12, 137, 138, 144, 158.
 José de Aramburu, 93, 94, 95, 143.
 José García, 184, 186.
 José G. de Trevilla, 133, 290, 291.
 José Luis, 303, 343.
 José Luis Díez, 264, 369, 418, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 431, 432.
 José María de Pereda, 345.
 José María Martínez, 139.
 José Martínez de Pinillos, 272, 308, 309, 310.
 José Pérez, 102.
 José Pumariño, 387.
 José R. Rodríguez, 189.
 José y María, 11.
 Josefa, 11, 19, 120, 288, 304, 305.
 Josefa Raich, 65.
 Joselín, 15.
 Josefina, 183, 316.
 Josefita, 186, 190, 280.
 Josiña, 373.
 Jovellanos, 21, 298.
 Joven Celia, 11, 12.
 Juan, 401.
 Juan Antonio, 54, 135, 141.
 Juan García, 151, 287, 288.

Juan Sebastián Elcano, 238, 239, 240.
 Juana, 150.
 Juanes, 294, 295.
 Juanita, 11, 18.
 Jules Hauzeur, 314.
 Julia, 175, 178, 180, 192, 193, 197.
 Julián, 12.
 Julián Alonso, 189, 190, 192, 193, 194, 197.
 Julián Antonio, 11.
 Julián Benito, 54.
 Julián Portuondo, 351.
 Julieta, 323, 324.
 Julio, 140.
 Junio, 14, 95, 140, 344.
 Júpiter, 259, 260, 264, 269, 291, 295, 425, 426, 428, 432.

K

Kakao, 345.
 Kanguro, 418.
 Katayama, 373.
 Katha, 380.
 Kauldi, 394.
 Kenitra, 132.
 Kintyre, 389.
 Knight of the Cross, 134.
 Knitsley, 426.
 Koldobika, 132.
 Konisberg, 290.
 Kontzesi, 318.
 Koningin Wilhelmina, 202.

L

L 6, 427.
 L. Vives, 303.
 La Banche, 350, 352.
 La Cubana, 23.
 La Estrella de Gijón, 287.
 La Fe, 190, 192, 193, 194, 195, 197.
 La France, 100.
 La Hermosa de Trasmiera, 11.
 La Montañesa, 23.
 La Sabinosa, 152.
 Lafayette, 337.
 Lagoa, 368.
 Lago Ercina, 45.
 Lago Negro, 45.
 Laguna, 202.

Lalasia, 364.
 Lalen Mendi, 262.
 Lalín, 288, 291.
 Lal Loc, 205.
 Lancelot, 267.
 Landsdown Tower, 40.
 Larache, 226, 232, 234, 373.
 Laredo, 148, 292, 312.
 Larrasquitu, 288.
 La Trasmerana, 334.
 Las Villas, 180, 192, 193, 197.
 Laxhan, 225.
 Lazaga, 417, 418.
 Lázaro, 359, 360.
 Lea n.º 3, 309.
 Legazpi, 235, 239, 432.
 Lena, 423.
 Lenengoa, 312.
 Leo, 387.
 León, 403, 405.
 León del Cantábrico, 343.
 León N.º 2, 343.
 León Victoria, 342, 343.
 León XIII, 42, 228, 231, 235, 239.
 Leopold I, 217.
 Lepanto, 419, 432.
 Lérez, 432.
 Lewis, 150, 192.
 Lezo, 378.
 Liana, 291.
 Libelle, 207.
 Libertad, 419, 423, 431.
 Libra, 45.
 Liébana, 346, 349.
 Ligera, 410.
 Lilly, 54.
 Limantour, 202.
 Liniers, 432.
 Linnet, 84, 278.
 Linnette, 379.
 Lino, 83, 84, 158, 278, 280.
 Loch Garry, 80, 208.
 Loke, 393.
 Lola, 287, 288, 291, 312, 428.
 Lope de Vega, 298.
 Lorenzo Sepmún, 401.
 Loreto, 329.
 Los Dos Amigos, 333.
 Luarca n.º 2, 287, 288.
 Luarca n.º 3, 287, 288.
 Luarca n.º 4, 287, 288.
 Luarca n.º 5, 287, 288.
 Lucky, 393.

Lucy Nalda, 351, 352.
 Luchana, 244, 246, 248, 249, 254, 255,
 256, 257, 273, 401, 402.
 Luchanita, 342, 402.
 Lugano, 38.
 Luis, 18, 132, 133, 136, 137, 148, 158,
 316, 317.
 Luis Caso de los Cobos, 386, 391.
 Luis Pereda, 370.
 Luis Pinzón, 150.
 Luis Pidal, 314, 317.
 Luis Urquijo, 273.
 Luisa, 135, 139, 140, 207, 337, 253.
 Lundall, 271.
 Lyria, 381, 382.

LL

Llodio, 343.
 Llusanes, 69.

M

M. Menéndez Pelayo, 345.
 Mac-Mahón, 414, 415.
 Macavi, 350.
 Machelín, 16, 17, 18.
 Madiana, 41.
 Madrid, 171, 173, 174, 215, 219, 220.
 Madrileño, 38.
 Magallanes, 207, 229, 238, 240, 241,
 412.
 Magda, 158, 159.
 Magdalena, 370, 288, 289, 291.
 Magdalena García, 151, 287, 288, 289,
 290, 343.
 Magdalena R. de García, 152, 153, 155.
 Magdalena Vicenta, 25, 401.
 Magnet, 134.
 Mahout, 116.
 Maine, 94.
 Maite, 392, 393, 428.
 Málaga, 428.
 Malenchu, 282.
 Maliaño, 27, 244, 245, 247, 248, 249,
 250, 251, 254, 257.
 Maling, 266.
 Malvarrosa, 152.
 Mallorca, 45.
 Mamelena n.º 2, 346.
 Maní, 364.

- Manistee, 81.
 Manolo, 315, 316.
 Manuchu, 394.
 Manuel Arnús, 237, 239.
 Manuel Calvo, 234, 237, 239, 240, 241.
 Manuel del Cerro, 310.
 Manuel Herreras, 200, 202, 203.
 Manuel L. Villaverde, 224, 229, 230, 234, 236, 237.
 Manuel María, 343.
 Manuel Mata, 282.
 Manuel Salvadores, 387.
 Manuel Y., 384.
 Manuela, 169, 170, 171, 178, 179.
 Manuela E., 326.
 Manuelita, 189.
 Manuelita y María, 33, 34, 172, 189.
 Manuka, 59.
 Manxman, 43.
 Manzanillo, 194, 197, 200, 201, 202.
 Mañosa, 334.
 Mar Blanco, 82.
 Mar Cantábrico, 374, 425.
 Mar del Norte, 252.
 Mar Mediterráneo, 252.
 Mar Negro, 372, 374, 375.
 Mar Rojo, 262.
 Mar Tirreno, 257, 273.
 Marakchi, 348.
 Marcela, 300, 301.
 Marco Aurelio, 188.
 Margaret Jones, 158.
 Margari, 116, 269.
 Margarita, 126.
 Mari Carmen Luzuriaga, 378.
 Mari Elvira, 299.
 Mari Lina, 346.
 Mari Luci, 139.
 Mari Paz, 346.
 María, 16, 120, 185, 186, 304, 305, 385, 401.
 María Argudín, 182.
 María Arquelín, 182.
 María Clotilde, 12, 147, 148, 151.
 María Cristina, 336, 343.
 María Cruz, 147, 148, 151, 312, 325.
 María Concepción, 12.
 María de Santander, 334.
 María de los Dolores, 369, 370.
 María del Carmen, 24, 151, 147, 148.
 María Elena, 133, 136.
 María Gertrudis, 24, 151, 147, 148.
 María Herrera, 175, 178, 179, 293.
 María Isasi, 26, 92, 149, 401, 402.
 María Juana, 11.
 María Lorenza, 293.
 María Luisa, 12, 20, 298.
 María Magdalena, 147, 148, 151.
 María Mercedes, 134, 136, 148, 151, 152.
 María Noriega, 14.
 María Pilar, 148, 150.
 María Primeira, 316.
 María Rosa, 196.
 María Santiuste, 288 291.
 María Victorina, 11.
 María Vita, 11.
 María y José, 316.
 María y María de Herrera, 189.
 Marianela, 16, 17, 200, 278.
 Mariano Benlliure, 67.
 Mariaví, 289, 290, 428.
 Marianela, 278.
 Maribel, 379.
 Marilí, 364.
 Marín, 194.
 Marina, 11, 337, 367.
 Marina Nalda, 351.
 Marius, 14.
 Marqués de Amboage, 303.
 Marqués de Comillas, 238, 240, 241.
 Marqués de Molins, 414, 416.
 Marqués de Núñez, 33, 34, 221.
 Marqués de Valdecilla, 345, 414.
 Marqués de la Victoria, 414.
 Marqués del Duero, 406.
 Marsella, 171, 215, 218, 220.
 Marta, 288.
 Marta Junquera, 18, 289, 290.
 Marte, 259, 260, 262, 264, 392, 393.
 Martí, 195.
 Martín, 23.
 Martínez Rivas, 102, 362.
 Maruja, 427.
 Maruja y Aurora, 126, 427.
 Marumby, 296.
 Matelier, 328.
 Mathilda, 159.
 Matienzo, 74, 82, 83.
 Matilde, 16, 331, 334.
 Matilde y María, 16, 332, 333.
 Matin, 113.
 Mauban, 205.
 Mayáguez, 37.
 Mayo, 344.
 Maypa, 364.

Máximo Gómez, 195.
 Mechelín, 16, 17, 18, 200, 278, 282,
 283, 289.
 Méjico, 178, 225, 230, 233.
 Mena, 297.
 Menapier, 54.
 Méndez Núñez, 33, 34, 219, 220, 416,
 417, 418, 432.
 Mendi, 249.
 Mendoza, 370.
 Mequinenza, 369.
 Mercadal, 315.
 Mercedes Valverde, 349.
 Mercurio, 393.
 Mérida, 188, 266.
 Meteoro, 231, 232, 233, 412.
 México, 24, 199, 278.
 Michael A. Andritsakis, 84.
 Miguel, 153.
 Miguel de Cervantes, 418, 419, 422,
 423, 432.
 Miguel Fleta, 391.
 Miguelín Pombo, 15.
 Mikeldi, 295.
 Mikeldi-Chiqui, 295.
 Mina Cantiquín, 328.
 Mina Carrío, 116, 316.
 Mina-Coto, 314, 317.
 Mina Mari, 387.
 Mina Mary, 46.
 Minas Conjuro, 369, 370.
 Minerva, 24, 262.
 Minneápolis, 193.
 Miño, 432.
 Miraflores, 269.
 Miramar, 112.
 Miranda, 382.
 Mirotres, 124.
 Misurata, 159.
 Moctezuma, 163, 166, 167, 168, 171,
 172, 173.
 Mogador, 102, 226, 228, 232, 240, 282.
 Monarca, 28, 111.
 Monarch, 94.
 Mondre, 16.
 Moné, 300.
 Mongibello, 138.
 Monserrat, , 205, 229, 231, 238, 241.
 Montana, 367.
 Montañés, 207, 328, 330, 334.
 Monte Balerdi, 394.
 Monte Berretín, 394.
 Monte Cinco, 394.

Monte Faro, 252.
 Monte Jata, 389.
 Monte Nuria, 388.
 Montevideo, 227, 231, 235, 239, 240.
 Mongibello, 138.
 Mortera, 169, 170, 174, 176, 177, 178.
 Mosca, 16, 338.
 Mosquitera, 141.
 Motrico, 123.
 Mouro, 244, 245, 248, 251, 302, 303,
 252, 254, 256,
 Mosca, 338.
 Muni, 273.
 Munisa, 388, 389, 390.
 Murciano, 38.
 Murillo, 298.

N

Nabara, 424.
 Nailsea Brook, 374.
 Naldamar uno, 352.
 Naldamar dos, 352.
 Naldamar cinco, 352.
 Naldamar seis, 352.
 Nanín, 300, 301.
 Nashville, 184.
 Nautilus, 414, 416.
 Navarra, 410, 416, 431.
 Navarro, 38, 410.
 Navas de Tolosa, 410.
 Negrito, 25.
 Neptune, 121, 122.
 Neptuno, 165, 261, 262, 263, 431, 432.
 Nerviön, 28, 410.
 Néstor, 266.
 Newfield, 374.
 Niceto, 39.
 Nicolás Lafuente, 295, 296.
 Nigel, 151.
 Niste, 402.
 Non Plus Ultra, 28, 111, 400, 401.
 Nord, 338.
 Nord Atlantic, 45.
 Nordpol, 95.
 Nordland, 192.
 Norlands, 59.
 Norte, 24.
 Norriston, 70.
 Nuculana, 382.
 Nuestra Señora de Guadalupe, 42, 43,
 229.

Nuestra Señora de Ronte, 344.
 Nuestra Señora del Carmen, 343, 345,
 390, 346, 427.
 Nuestra Señora del Milagro, 344, 346.
 Nuestra Señora del Perpetuo Socorro,
 343, 344, 346, 390, 427.
 Nueva España, 433.
 Nueva Luisa, 11.
 Nueva Montaña, 17, 54, 99, 100.
 Nuevitas, 175, 179.
 Nuevo Barcelona, 171.
 Nuevo Moctezuma, 173, 174, 220.
 Nuevo Mortera, 174, 176, 179.
 Nuevo P. Lestón, 427.
 Nuevo San José de la Montaña, 344,
 345.
 Numancia, 409.

O

O, 11.
 Oaxaca, 199.
 Obsidian, 74.
 Oceana, 236.
 Octavia, 172.
 Odiel, 432.
 Ogoño, 270, 271, 273, 274, 294.
 Olazarri, 270, 271, 273.
 Olaveaga, 244, 246, 247.
 Olesa, 363.
 Oleta, 270, 271.
 Olga, 14.
 Ollargán, 270, 271, 273.
 Ons, 427, 428.
 Ontaneda, 270, 271, 272.
 Ontón, 270, 271, 273, 274.
 Oporto, 41.
 Oquendo, 254, 272, 273, 412, 414, 432.
 Orbe, 268, 269.
 Orconera, 54.
 Ordóñez, 207, 411.
 Oriflame, 405.
 Oriñón, 270, 271, 273.
 Orión, 414.
 Orozco, 265, 267, 268.
 Ortolón, 251.
 Orzarrosa, 352.
 Osa, 326, 327, 329.
 Osado, 414, 415, 432.
 Oscar, 28.
 Osceola, 185.
 Otañes, 270, 271, 272.

Otoyo, 270, 271, 273.
 Oyarzun, 70, 361, 390.

P

P 1, 433.
 P 2, 433.
 P. de Satrustegui, 68, 227, 228, 232,
 235, 237, 238.
 P. de Sotolongo, 205.
 Pablo Garnica, 370.
 Pacific, 303.
 Pacífico, 303.
 Paco, 302.
 Paco García, 93, 151, 287, 290, 291.
 Pájaro del Océano, 166, 167, 168, 171.
 Paloma, 294.
 Palentino, 38.
 Palmira, 92, 149, 150.
 Panamá, 12, 225, 231.
 Pandora, 249.
 Pantera, 343.
 Paquete de Veracruz, 167.
 Parayas, 130, 131, 158.
 París, 168, 215, 218, 220.
 Parsy, 124.
 Pasages, 219, 220, 226.
 Pasiiega, 12.
 Patriota, 232.
 Paula, 18.
 Paulina, 79, 80, 81, 82.
 Pax, 348.
 Paz, 11, 33, 34, 410.
 Pedreña, 329, 334, 349.
 Pedro, 39, 150.
 Pedro Álvarez, 427.
 Pedro de Igual, 337, 387.
 Pedro Luis Lacave, 77, 78, 79, 93,
 94, 95.
 Pedro F. Pidal, 33, 221.
 Pedrosa, 244, 249, 250, 254, 256, 351.
 Pegu, 43.
 Pelayo, 25, 28, 29, 167, 168, 171, 215,
 401, 414.
 Pelicano, 406, 410.
 Pentaaur, 20.
 Peña Angustina, 59, 61, 64, 66, 68, 70.
 Peña Cabarga, 58, 61, 62, 63, 64, 65,
 66, 68, 334, 359.
 Peña Castillo, 54, 59, 60, 61, 63, 64,
 66, 67, 234, 324, 325, 326, 352.
 Peña Labra, 70, 347, 361, 377, 378, 390.

- Peña Rocías, 59, 61, 62, 64, 65, 68, 69, 70, 71, 250, 383.
 Peña Roñosa, 69.
 Peña Rubia, 64, 65, 70, 121.
 Peña Sagra, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68.
 Peña Vieja, 347, 348, 377, 378.
 Peñas Arriba, 345.
 Peñón de Ifach, 46.
 Pepín, 344.
 Pepita y Vicenta, 12.
 Perla, 18.
 Perla del Mar, 427.
 Pequeña, 322, 233.
 Perseverancia, 28, 111.
 Perú, 194.
 Pescador, 350.
 Pesquera Cantabria n.º 1, 344.
 Pesquera Cantabria n.º 2, 344.
 Petronila, 11, 12.
 Piélagos, 369.
 Pilar, 141, 153, 159, 160 280.
 Piles, 301.
 Pili, 425, 345.
 Pilote V, 344.
 Piquío, 302.
 Pitas, 303, 337.
 Pizarro, 169.
 Planier, 17.
 Plata, 46, 387.
 Platanero, 15.
 Plencia, 62.
 Plutón, 431.
 Polstell, 135.
 Polymnia, 389.
 Pombo, 10.
 Pombosa, 14, 15.
 Pomone, 303.
 Ponte del Pasaje, 382, 383.
 Porfirio Díaz, 200, 201, 202.
 Port Denison, 159.
 Port Pirie, 266.
 Portía, 54.
 Porto, 329.
 Portu Berri, 351.
 Portugalete, 11, 29, 329, 401.
 Portuondo Hermanos, 351.
 Porvenir, 14, 24, 322, 334.
 Pósito 8 y 9, 345.
 Poveña, 246, 402.
 Praviano, 189.
 Presidente Machado, 195.
 Presen, 433.
 Primavera, 12, 18, 316.
 Primera de Santander, 12.
 Primero, 63, 310.
 Primero de España, 26.
 Prince Albert, 217.
 Princesa, 34.
 Princesa de Asturias, 414, 415.
 Princess Alice, 34.
 Princess Charlotte, 217.
 Príncipe Alfonso, 217, 219, 417, 418, 419, 432.
 Príncipe de Asturias, 318, 319.
 Procyon, 378.
 Progreso, 25, 29, 149.
 Proserpina, 414, 416.
 Prosperidad, 403, 410.
 Provenzal, 25, 401.
 Prudencia, 288, 290, 291.
 Puchol, 45.
 Puente Arce, 346, 347, 348.
 Puente Agüero, 346, 347.
 Puente de Heras, 349.
 Puente de Treto, 349.
 Puente de Vargas, 349.
 Puente del Valle, 349.
 Puente Gajano, 349, 350, 351.
 Puente Nansa, 347, 348.
 Puente Pumar, 349, 350, 351.
 Puente Saja, 348, 349, 350.
 Puente San Miguel, 346, 347.
 Puente Viesgo, 347, 348.
 Puentes de García Rodríguez, 369.
 Puerto Chico, 352, 353.
 Puerto Rico, 35, 37, 224, 311, 226.
 Puertollano, 369.
 Puertorriqueño, 37.
 Puigcerdá, 97, 406, 433.
 Punta Eureka, 371.
 Punta Lucero, 299.
 Punta Rostrío, 69.
 Purísima Concepción, 184, 185, 186, 192, 193, 194, 195.
- Q**
- Quevedo, 401.
 Quijote, 300.
- R**
- R 1, 402.
 R 2, 402.

- R 3, 402.
 R 4, 352.
 RP 30, 433.
 RP 31, 433.
 RP 32, 433.
 RP 33, 433.
 R. F. Peckhan, 366.
 R. Ridaura, 372, 373.
 Rabat, 226, 232, 235.
 Rafael Canto, 348.
 Ramón Corral, 202, 203.
 Ramón de Herrera, 171, 174, 175.
 Ramón Marimón, 193.
 Ranzani, 245, 248.
 Raos, 327, 328, 329.
 Rápido, 167, 195, 196, 232, 260, 333.
 Rathfran, 202.
 Recalde, 16, 415.
 Record, 202.
 Reina Cristina, 410.
 Reina de los Ángeles, 178, 184, 185,
 186, 192, 193, 194, 195, 196.
 Reina María Cristina, 42, 176, 226, 229,
 230, 234, 238, 239.
 Reina Mercedes, 225, 411.
 Reina Regente, 19, 177, 415.
 Reina Victoria, 333.
 Reina Victoria Eugenia, 235, 237, 239,
 416, 417.
 Reinos, 329.
 René Hyaffil, 137.
 Renommeé, 316.
 Reocín, 52, 313, 314, 316, 317.
 República, 416, 419.
 Requejada, 316.
 Retamosa, 411.
 Rey Jaime I, 374.
 Rhenania, 53.
 Ría de Vigo, 372, 373, 374.
 Ría del Ferrol, 373.
 Ribagorza, 369.
 Ricordo G., 314.
 Rienzi, 335.
 Riga-Lubeck, 296.
 Rigel, 411.
 Río Aguamía, 46.
 Río Arillo, 133, 290.
 Río Asón, 371.
 Río Besaya, 102, 124, 361, 362, 363,
 367, 371, 282.
 Río Besos, 68.
 Río Cubas, 369, 370.
 Río Deva, 367.
 Río de la Plata, 414, 415.
 Río Formoso, 25, 303.
 Río Jiloca, 258.
 Río Miera, 101, 102, 104, 362, 363,
 367, 371.
 Río Miño, 252.
 Río Nansa, 363, 371.
 Río Navia, 252.
 Río Pas, 364, 365, 366, 381.
 Río Piloña, 46.
 Río Pisueña, 372, 374, 375.
 Río Sarela, 289.
 Río Tajo, 366.
 Río Yaqui, 200, 201, 202.
 Riojano, 38.
 Risu, 131.
 Rita, 187, 188.
 Rita García, 109, 151, 152, 154, 155,
 156, 287, 288.
 Rivadeluna, 390.
 Rivademar, 390.
 River Clyde, 125.
 River Forth, 125.
 Rizal, 205.
 Roberto, 301.
 Roberto R., 257.
 Robín, 304.
 Rocío, 52.
 Rochefort, 314, 317.
 Rodas, 29, 260.
 Rode Zee, 382.
 Romero Corral, 202.
 Romero Rubio, 200, 201, 202.
 Romeu, 139.
 Roque Emperador, 344.
 Rosa, 289.
 Rosa Botana, 348.
 Rosa N. Illueca, 362.
 Rosario, 12, 250, 297, 343, 344.
 Rose, 18.
 Rosiña, 348.
 Rosita, 288, 290.
 Rotterdam, 298.
 Rover, 188.
 Royal Oak, 83.
 Ruda, 130, 131, 158.
 Ruiseñada, 241.
 Rull, 404.

S

 Saarburg, 367.
 Sac 3, 297.

- Sac Coruña, 386.
 Sac Lérida, 274.
 Sagunto, 410.
 Saint Joseph, 78.
 Saint Louis, 185.
 Saint Paul, 193.
 Saint Petersburg, 131.
 Saint Sunnivan, 54.
 Saja, 317.
 Salitre, 382.
 Saltillo, 262.
 Salvadora, 11.
 Salvora, 427.
 Samaritano, 11.
 San Agustín, 40, 41, 228, 230, 231, 232, 233, 236, 343.
 San Amaro, 348.
 San Antonio, 134, 139, 336, 343, 348.
 San Benito, 200, 202.
 San Carlos, 195, 236, 238, 312.
 San Celedonio, 59, 100, 323, 325.
 San Cyr, 15.
 San Emeterio, 59, 100, 102, 141, 323, 325, 326, 327, 328, 387.
 San Fernando, 229, 348.
 San Floro, 15.
 San Francisco, 40, 226, 230, 235.
 San Ignacio de Loyola, 230, 239.
 San Ireneo, 299.
 San José, 333, 343.
 San José 1.º, 300, 343.
 San José 2.º, 300, 333, 343.
 San José de la Montaña, 344, 345.
 San Juan, 37, 175, 178, 179, 348, 359.
 San Marco, 140.
 San Martín, 326, 327, 328, 332, 336.
 San Martín de Abajo, 352.
 San Martín de Arriba, 352.
 San Paulo, 15.
 San Pedro, 344.
 San Remo, 15.
 San Roque, 344.
 San Salvador, 74, 76, 77, 78, 79.
 Sánchez Barcáiztegui, 163, 173, 176, 177, 418, 419.
 Sandis, 84.
 Sansón, 260.
 Santa Bárbara, 229.
 Santa Clara, 349, 350.
 Santa Cruz de Iguña, 282, 344, 347, 348.
 Santa Cruz de Jove, 282, 344, 347, 348.
 Santa Cruz de Bezana, 282.
 Santa Cruz de Llanera, 282.
 Santa Elisa, 45.
 Santa Eugenia, 45.
 Santa Helena, 45.
 Santa Isabel, 236, 237.
 Santa María, 172, 324, 327.
 Santa Marina, 45.
 Santa Marta, 159, 160, 324.
 Santa Rita, 45.
 Santa Rosa, 428.
 Santa Rosa de Lima, 279.
 Santa Urbana, 385, 424.
 Santamaña, 391.
 Santander, 24, 100, 206, 207, 217, 219, 220, 227, 322, 323, 325, 327, 328, 331, 336.
 Santander n.º 1, 331, 333, 342.
 Santander n.º 2, 331, 333, 342.
 Santander-Bilbao, 14, 27, 28.
 Santanderino, 38.
 Santiago, 42, 229, 300.
 Santiago de Cuba, 179, 180, 192, 193, 197.
 Santiurde, 12, 323.
 Santo Cristo del Amparo, 344, 345.
 Santo Domingo, 40, 41, 217, 225, 230, 231, 333.
 Santoña, 147, 312.
 Santos, 296.
 Sardinero, 95, 244, 245, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 255, 256, 257, 370.
 Sarralbe, 338.
 Satrústegui, 241.
 Saturnina, 39.
 Scorpion, 185.
 Scotland, 217, 220.
 Schliedrecht, 325.
 Schweden, 192.
 Seahorse, 134.
 Seboú, 194.
 Seefalke, 372.
 Segunda Ramona, 302.
 Segundo, 54.
 Segundo del Cerro, 310.
 Segura, 404, 409.
 Sendeja, 241, 242, 243, 256.
 Serafina, 11.
 Serantes, 207, 266.
 Setas, 369.
 Sete Ciudades, 368.
 Severiano, 296, 297.
 Sherness, 245.

Sidney Reid, 158.
 Sierra Andía, 46.
 Sierra Aramo, 46.
 Sierra Aránzazu, 46.
 Sierra Lucena, 46.
 Sierra Luna, 46.
 Sierra Madre, 46.
 Sierra María, 46.
 Sierra Morena, 46.
 Sierra Nevada, 46.
 Sil, 432.
 Silda, 343.
 Silverlip, 89.
 Simeón, 28.
 Siren, 134.
 Sirena, 406.
 Sizer Castle, 67.
 Skinningrove, 283.
 Sloman-Málaga, 369.
 Sna 2, 393.
 Sniace, 319.
 Soberana, 11.
 Socogui, 388, 389.
 Socorro, 260.
 Soffa, 402.
 Soffa de Vila, 18.
 Solfa, 329.
 Solube Mendi, 262.
 Sollube, 82.
 Somió, 372, 375.
 Somo, 327, 328, 334.
 Somorrostro, 338.
 Somosierra, 46.
 Sorsogón, 208.
 Sotavento, 48.
 Sotileza, 16, 345, 278, 279.
 Sotileza-Pereda, 345, 348.
 South Africa, 261.
 Southampton, 217.
 Spanish Prince, 266.
 Stangrove, 283.
 Stanhill, 139.
 Stanwick, 244.
 Statiras, 263.
 Steinsund, 151.
 Stella, 292.
 Stillwater, 175.
 Storaas, 272.
 Stroma, 175.
 Suances, 329.
 Suisse, 188.
 Sunbean, 342.
 Sunningdale, 112.

Sunlight, 251.
 Sutherland, 308.
 Swansea Trader, 289.
 Sylph, 174.

T

Tacorente, 279.
 Tage, 309.
 Tainui, 43.
 Tajo, 404, 409, 410.
 Tamames, 364.
 Tamaulipas, 199.
 Tanaco, 70, 390.
 Tanchín, 299.
 Tángier, 226.
 Tarlac, 205.
 Tarraco, 70, 361.
 Tarragona, 98.
 Taunay, 314.
 Tayabas, 205.
 Teal, 77.
 Tellus, 135.
 Temerario, 412, 414.
 Tenerife, 151.
 Teodoro, 52.
 Tercio Montejurra, 46, 387.
 Tercio San Miguel, 46, 279, 387.
 Teresa, 21, 111, 414.
 Terpsícore, 21, 111.
 Terror, 415.
 Tetuán, 185.
 Teun, 381.
 Tharsis, 215.
 Tiburón, 423.
 Tinhow, 180.
 Tiri, 352.
 Tirfing, 267.
 Titán, 257.
 Tito, 428.
 Toga, 28.
 Tomás, 385.
 Tomás Brooks, 178.
 Tongkol, 379.
 Tonnay, 314.
 Toñín, 288, 290, 312.
 Toñín García, 151, 287.
 Toñuca García, 152.
 Tornado, 410.
 Torpedero 2, 415, 418, 421, 422, 428.
 Torpedero 3, 422, 427.
 Torpedero 7, 418, 422.

Torpedero 8, 415.
 Torpedero 9, 418, 422.
 Torpedero 10, 418.
 Torras y Bages, 373.
 Torrontero, 386, 391.
 Trabajo, 348.
 Trafalgar, 178.
 Trasmerana, 334.
 Trasmiera, 334.
 Trece, 372.
 Tremont, 260.
 Tres Hermanas, 11.
 Tres Hermanos, 153.
 Treto, 312.
 Trifylia, 249.
 Trinidad, 182, 249.
 Tripang, 379.
 Tritón, 187, 188, 189, 196, 282, 336,
 337, 431.
 Tritonazo, 152, 154, 336, 337.
 Tritonia, 385, 423, 428.
 Trocadero, 93, 289.
 Trubia, 133, 290.
 Turia, 40, 225, 226, 404, 409, 432.
 Turmoil, 382.
 Turquesa, 345, 346.
 Tuscany, 254, 273.
 Txindoqui, 46.
 Tynemouth, 263.

U

U 28, 66.
 U 35, 14, 95.
 U 53, 99, 100.
 U 155, 253.
 UB 38, 83.
 UB 39, 273.
 UC 18, 268.
 UC 21, 251, 252.
 UC 65, 90.
 Uad-Martín, 428, 429, 431.
 Uad-Kert, 383.
 Udala, 82, 248.
 Udondo, 385.
 Ugarte n.º 1, 29, 148.
 Uli, 46.
 Ulloa, 432.
 Unbe-Mendi, 388.
 Uncas, 45.
 Unión, 187, 189, 200, 201, 202, 205.
 Urania, 101, 413, 414.

Urgull, 387.
 Uriarte n.º 4, 66.
 Uribarri, 351.
 Uribitarte 244, 246, 251, 252, 254,
 255, 256, 257.
 Urquiola, 82.
 Uruguay, 239, 240.
 Urumea, 115.

V

V 2, 433.
 V 3, 433.
 V. Puchol, 45.
 Valderas, 84.
 Valdés, 401, 432, 433.
 Valencia, 296.
 Valeria, 19, 91, 304.
 Valmaseda, 265, 266, 268, 369.
 Valverde, 115.
 Valle, 265, 268.
 Vasco-Andaluz, 401.
 Vasco Núñez de Balboa, 237, 238, 413.
 Velasco, 69, 416, 417, 418, 422, 424,
 426.
 Velázquez, 298.
 Veloz, 260, 402.
 Vencedor de África, 28, 111.
 Venezuela, 40, 41.
 Venezuela, 225.
 Veracruz, 225, 227.
 Verano, 18, 316.
 Vicente Y. Pinzón, 432.
 Víctor, 293.
 Victorious, 121, 122.
 Victoria, 151, 202.
 Victoria N.º 1, 343.
 Victoria N.º 2, 343.
 Victoria-José Luis, 343.
 Vigda, 90.
 Vigilante, 402.
 Villablanca, 368.
 Villa Clara, 182, 184.
 Villa de Madrid, 410.
 Villa de Pesquera, 151, 287, 288.
 Villa Vicenta, 11.
 Villacastín, 368.
 Villada, 10.
 Villafranca, 368.
 Villagarcía, 368.
 Villamanrique, 368.
 Villamartín, 368.

Villamil, 415.
 Villanueva, 368.
 Villarreal de Álava, 339.
 Villasandino, 139, 140, 142, 143.
 Villaviciosa, 368.
 Ville des Cayes, 196.
 Villemer, 205.
 Vimeira, 153.
 Vinaroz, 14.
 Viñuelas, 225.
 Virgen de Begoña, 428.
 Virgen de Iciar, 424, 428.
 Virgen de Lourdes, 94, 95.
 Virgen de la Cinta n.º 1, 348 349.
 Virgen de la Luz, 378.
 Virgen de la Pastoriza, 343.
 Virgen de la Peña, 329.
 Virgen de Monserrat, 302.
 Virgen del Carmen, 424, 428.
 Virgen del Lluch, 378.
 Virginia, 39.
 Virginia de Churruca, 241.
 Vito, 294, 295, 296.
 Vitoria, 405, 406.
 Vivar, 401, 403.
 Vizcaíno, 28, 38.
 Vizcaíno-Montañés, 14, 28, 29.
 Vizcaya, 37, 89, 227, 264, 294, 311, 414.
 Volumnia, 20.
 Vulcano, 373, 426, 428, 432.

W

Waesland, 61.
 Wanks, 195.
 War Crag, 269.
 War Chief, 115.
 War Sirocco, 268.
 Washington, 221.
 Watauga, 193.
 Waunta, 195.
 Wempatuch, 185.
 Westbury, 150.
 Westgate, 89.

Westmount, 234.
 Wifredo, 215.
 Wilderspool, 271.
 Wilhelm, 314, 315.
 William Anning, 271.
 Wilmington, 185.
 Wing Shing, 42.
 Wolviston, 270.
 Wompatuck, 185.
 Wottan, 97.
 Wye Crag, 269.
 Wylam, 246, 249.
 Wyncote, 389.

X

Xauen, 418.

Y

Yakutat, 393.
 Yakdín, 193.
 Ybarra, 401.
 Ybarra n.º 2, 335, 401.
 Yebala, 381.
 Yolanda, 45.
 Yuca, 300.
 Yukon, 184.

Z

Zabalari, 116.
 Zabal-Mendi, 203.
 Zanos Sifnes, 93.
 Zaragoza, 410.
 Zarceta n.º 1, 332.
 Zarceta n.º 2, 332, 333.
 Zorroza, 53, 86, 244, 246, 248, 249.
 Zigurds, 159.
 Zumaya, 300.
 Zurbarán, 401.
 Zurriola, 83.
 Zwarte Zee, 382.

INDICE DE LÁMINAS

- Lámina 1.—Fragata DON JUAN.
 Lámina 2.—a) Vapor correo EXPRESS.
 b) Remolcador RODAS.
 Lámina 3.—Vapor correo VIZCAÍNO-MONTAÑÉS.
 Lámina 4.—a) Anuncio de las navieras SERRA y LA FLECHA. b) Anuncio de LA BANDERA ESPAÑOLA.
 Lámina 5.—a) Vapor SANTANDERINO. b) Correo SAN FRANCISCO.
 Lámina 6.—a) Transporte de guerra DON ÁLVARO DE BAZÁN. b) Explosión del vapor correo PELAYO.
 Lámina 7.—Vapor correo SANTO DOMINGO.
 Lámina 8.—a) Mercante SAN REMO. b) Motonave SAN FLORO.
 Lámina 9.—a) El JOSELÍN. b) El MIGUELÍN POMBO.
 Lámina 10.—a) Últimos momentos del petrolero CAMPEADOR. b) Motonave SAN PAULO.
 Lámina 11.—Petrolero CAMPECHANO.
 Lámina 12.—a) El segundo MARIANELA. b) El MEHELÍN.
 Lámina 13.—Real Patente de Navegación del mercante PEÑA ROCÍAS.
 Lámina 14.—Anuncio de la Santanderina de Navegación. Buque PEÑA SAGRA.
 Lámina 15.—a) Vapor PEÑA CABARGA. b) El PEÑA LABRA.
 Lámina 16.—a) El PEÑA ROCÍAS. b) El PEÑA ROCÍAS.
 Lámina 17.—El PEÑA ROCÍAS embarrancado.
 Lámina 18.—a) El PEÑA ROCÍAS. b) Última fotografía del PEÑA ROCÍAS.
 Lámina 19.—a) El PEÑA CASTILLO. b) El LINO.
 Lámina 20.—a) El PEÑA ANGUSTINA. b) El PEÑA ANGUSTINA.
 Lámina 21.—a) y b) Fotografías de los cargaderos de la Orconera y de San Salvador.
 Lámina 22.—a) El PAULINA. b) Vapor ASÓN.
 Lámina 23.—a) El casco del JOSÉ DE ARAMBURU. b) El MATIENZO.
 Lámina 24.—a) y b) Dos aspectos del vapor PEDRO LUIS LACAVE.
 Lámina 25.—a) y b) El primer ESLES.
 Lámina 26.—a) El Rfo MIERA. b) El SAN EMETERIO.
 Lámina 27.—a) Reflotamiento del SAN EMETERIO. b) El SAN EMETERIO.
 Lámina 28.—a) El GALDAMES. b) Vapor NUEVA MONTAÑA.
 Lámina 29.—El ALFONSO PÉREZ.
 Lámina 30.—El ALFONSO PÉREZ.
 Lámina 31.—a) El ALFONSO PÉREZ. b) El ÁNGEL B. PÉREZ.
 Lámina 32.—a) y b) El EMILIA S. DE PÉREZ.
 Lámina 33.—a) El MARÍA. b) El JOSEFA.
 Lámina 34.—a) El remolcador SAN ANTONIO. b) Remolcador CHITA.

- Lámina 35.—El VILLASANDINO.
 Lámina 36.—El AURORA.
 Lámina 37.—a) El MARÍA MERCEDES.
 b) Vapor RUDA.
 Lámina 38.—a) El JOSÉ. b) Otro aspecto del JOSÉ.
 Lámina 39.—a) El ESLES. b) El segundo ESLES.
 Lámina 40.—a) El ANTONIO. b) El MARÍA ELENA.
 Lámina 41.—a) El MARÍA DEL CARMEN. b) El FRANCISCO GARCÍA.
 Lámina 42.—a) El RITA GARCÍA, segundo. b) El RITA GARCÍA.
 Lámina 43.—El RITA GARCÍA.
 Lámina 44.—El RITA GARCÍA.
 Lámina 45.—El MARUJA Y AURORA.
 Lámina 46.—a) El GINÉS. b) El ADOLFO.
 Lámina 47.—El PÁJARO DEL OCÉANO.
 Lámina 48.—a) Incendio del MOCTEZUMA. b) Crucero SÁNCHEZ BARCAIZTEGUI.
 Lámina 49.—Vapor JULIÁN.
 Lámina 50.—a) El MANZANILLO. b) Vapor de ruedas ANTOLÍN DEL COLLADO.
 Lámina 51.—El CAMPECHE.
 Lámina 52.—a) El CUBA. b) El CAMAGÜEY.
 Lámina 53.—a) Vapor de ruedas CIENFUEGOS. b) Vapor SAN JUAN.
 Lámina 54.—a) El PURÍSIMA CONCEPCIÓN. b) El TRITÓN.
 Lámina 55.—La flota de Antinógenes Menéndez.
 Lámina 56.—Vapor MANUEL HERREÍAS.
 Lámina 57.—a) El primer HABANA. b) El MÉNDEZ NÚÑEZ.
 Lámina 58.—Correo CIUDAD DE SANTANDER.
 Lámina 59.—a) El REINA MARÍA CRISTINA. b) El segundo ALFONSO XII.
 Lámina 60.—a) El RABAT. b) El CATALUÑA.
 Lámina 61.—a) El ALFONSO XIII. b) Naufragio del ALFONSO XIII en la bahía de Santander.
 Lámina 62.—a) El ISLA DE PANAY. b) El OGOÑO.
 Lámina 63.—Anuncio de la Naviera Olazarri.
 Lámina 64.—Anuncio de la Vasco-Cantábrica de Navegación.
 Lámina 65.—a) El segundo SARDINERO. b) El OLAVEAGA.
 Lámina 66.—a) El segundo URIBITARTE. b) El segundo PEDROSA.
 Lámina 67.—a) El ITA. b) Naufragio del CABO QUINTRES.
 Lámina 68.—Anuncio de toda la flota Rodas.
 Lámina 69.—a) El MARTE. b) El HÉRCULES perdido en el Río Paraná.
 Lámina 70.—a) El EOLO. b) El NEPTUNO.
 Lámina 71.—a) EL SATURNO. b) EL SOCOGUI.
 Lámina 72.—a) El JOSÉ G. TREVILLA. b) El MARTA JUNQUERA.
 Lámina 73.—a) El MARIÁVÍ. b) El LIANA.
 Lámina 74.—a) El CHÍFO. b) El VITO.
 Lámina 75.—a) El ALLER. b) El JESÚS ANTONIO.
 Lámina 76.—a) Costero ARNAO. b) Botadura del costero EDUVIGIS.
 Lámina 77.—a) MERCADAL b) EL CARTES.
 Lámina 78.—a) El CONCHITA SUÁREZ. b) Construcción del vapor CORCONERA N.º 8.
 Lámina 79.—a) Remolcador F. JAUREGUIZAR. b) Remolcador TRITÓN.
 Lámina 80.—Draga de rosario SANTANDER.
 Lámina 81.—a) Gánguil SAN CELEDONIO. b) Gánguil SOMO.
 Lámina 82.—Draga OSA.
 Lámina 83.—a) Draga CONSULADO DE BILBAO. b) Draga de succión VIRGEN DE LA PEÑA.
 Lámina 84.—a) Pareja de pesca CHOLÍN Y CHOLITA. b) Pareja NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN Y NUESTRA SEÑORA DEL PERPETUO SOCORRO.
 Lámina 85.—a) Pareja URIBARRI. b) EL CRISTO DE CANDAS.
 Lámina 86.—a) Bou APAGADOR. b) Bou DONOSTIA.
 Lámina 87.—a) Bou MACAVÍ. b) Bou SANTA CLARA.
 Lámina 88.—a) Bou DORIS. b) Bou PEDREÑA.

- Lámina 89.—a) Bou CÁNTABRO N.º 2 y parejas LIÉBANA y CABUÉRNIGA. b) Arrastrero IPESA PRIMERO.
- Lámina 90.—a) El FERNANDO. b) El primer Río BESAYA.
- Lámina 91.—a) El Río PAS. b) El Río PAS después de su reconstrucción.
- Lámina 92.—a) El Río TAJO. b) El Río DEVA.
- Lámina 93.—a) El BONIFAZ. b) El buque tanque PIÉLAGOS.
- Lámina 94.—a) Granelero LUIS PEREDA. b) Segundo Río NANSÁ.
- Lámina 95.—a) Segundo Río BESAYA. b) Segundo Río MIERA.
- Lámina 96.—Granelero MINAS CONJURO.
- Lámina 97.—Petrolero SARDINERO.
- Lámina 98.—a) El ASTRO. b) El SALTIRE.
- Lámina 99.—a) El CANOPUS. b) El URGULL.
- Lámina 100.—a) Mineralero YEBALA. b) Mineralero AVE.
- Lámina 101.—a) El ASTILLERO. b) El ALTAIR.
- Lámina 102.—Grabado que representa el puerto de Castro Urdiales.
- Lámina 103.—Crucero-acorazado CARLOS V.
- Lámina 104.—a) Crucero CONDE DE VENADITO. b) Crucero PRINCESA DE ASTURIAS.
- Lámina 105.—Aviso URANIA.
- Lámina 106.—a) Torpederos HALCÓN y HABANA. b) Torpedero N.º 41.
- Lámina 107.—a) Cañonero MARQUÉS DE MOLINS. b) Cañonero CÓNDROR.
- Lámina 108.—Aviso GIRALDA, yate real.
- Lámina 109.—Cruceros CARLOS V, PRINCESA DE ASTURIAS y CATALUÑA.
- Lámina 110.—a) Cañonero NUEVA ESPAÑA. b) Aljibe A-3.
- Lámina 111.—Destructor VELASCO y ALSADO.
- Lámina 112.—Acorazado ESPAÑA.
- Lámina 113.—a) Acorazado ESPAÑA. b) Acorazados ESPAÑA y ALFONSO XIII.
- Lámina 114.—Submarinos Series «B» y «C».
- Lámina 115.—a) Submarino C-2. b) Visita de Alfonso XIII a los submarinos.
- Lámina 116.—a) Destructor GRAVINA. b) Destructor ULLOA.
- Lámina 117.—Destructor JOSÉ LUIS Díez.
- Lámina 118.—Destructor de la Serie Ferrándiz. Primera flotilla.
- Lámina 119.—La escuadra española fondeada en la bahía. En primer término el portahidroaviones DÉDALO.
- Lámina 120.—a) Crucero LIBERTAD. b) Crucero ALMIRANTE CERVERA.
- Lámina 121.—Crucero ALMIRANTE CERVERA.
- Lámina 122.—Acorazado JAIME I.
- Lámina 123.—a) Crucero REINA VICTORIA EUGENIA. b) Corbeta ATREVIDA.
- Lámina 124.—a) Crucero MÉNDEZ NÚÑEZ. b) Crucero BLAS DE LEZO.
- Lámina 125.—a) Patrullero ÁLAVA. b) Torpedero N.º 3.
- Lámina 126.—a) y b) Torpedero N.º 2.
- Lámina 127.—Últimos instantes del acorazado ESPAÑA.
- Lámina 128.—Crucero ALMIRANTE CERVERA.
- Lámina 129.—a) Crucero CANARIAS. b) Petrolero de la Armada PLUTÓN.
- Lámina 130.—Crucero NAVARRA.
- Lámina 131.—Casco del destructor ALMIRANTE VALDÉS.
- Lámina 132.—Crucero GALICIA y destructores ULLOA y GRAVINA.
- Lámina 133.—Crucero ALMIRANTE CERVERA y destructores JOSÉ LUIS Díez y JORGE JUAN.
- Lámina 134.—Crucero GALICIA.
- Lámina 135.—Última visita del crucero ALMIRANTE CERVERA.
- Lámina 136.—a) Crucero MIGUEL DE CERVANTES. b) Crucero CANARIAS.
- Lámina 137.—a) Fragata rápida LINIERS. b) El AZOR, yate del Jefe del Estado.
- Lámina 138.—a) Fragata LEGAZPI. b) Minador TRITÓN.

Í N D I C E

	<u>Pág.</u>
INTRODUCCIÓN.....	5

CAPÍTULO I

LA MATRÍCULA DE VAPORES Y SU ORIGEN

El ocaso de la vela en la flota comercial santanderina.—Últimos armadores y últimos barcos	9
El tanteo del vapor.—Armadores de vela que estrenan vapores.—Pombo, López-Dóriga, Roiz de la Parra, Torriente y Pérez.	13
Vapores montañoses del siglo XIX.—Algunos barcos y pocas noticias	23
Los correos de Bilbao.—Su origen y su muerte	27
La matrícula de circunstancias.—Barcos de paso.—Las navieras anglo-bilbaínas y su matrícula santanderina.—La Puertorriqueña, La Flecha, Serra, La Bandera Española y Larrínaga.—Trasatlánticos fugaces: los barcos del Marqués de Campo y los transportes de Trasatlántica.—La matrícula por construcción... ..	31

CAPÍTULO II

MINAS Y BARCOS

Cambio de signo en el negocio al comienzo del siglo.— Fin del comercio colonial.—El esfuerzo minero.—El hierro y el zinc de Santander.—Los cargaderos y la exportación a Europa.—Final	49
La Santanderina de Navegación; primera naviera del siglo.....	57
La Compañía Montañesa o la adversidad.— El LINO	73
El primer ESLES y la Naviera Cántabro-Asturiana	85
Nueva Montaña.	97

CAPÍTULO III

EL TRAMPING

	<u>Pág.</u>
Mayoría de edad de la navegación de altura a vapor santanderina; el tramping .	107
La casa de Ángel Pérez	111
Los barcos de Pardo	121
Liaño, sus orígenes y el milagro de la postguerra.—La crisis naviera y el final	129
Francisco García y sus vapores.	147
Las banderas de necesidad.—Fernández Aguado	157

CAPÍTULO IV

MARINA MONTAÑESA DE ULTRAMAR

Los indianos navieros montañeses.—Cuba.—Ramón Herrera, Conde de La Mortera.—Los primeros vapores de Herrera.—El incidente del Mocrezuma y el abordaje al SÁNCHEZ BARCAIZTEGUI.—La guerra.—Fin de la empresa.	163
Antinógenes Menéndez.—Los Menéndez Pelayo.—La flota de ruedas norteamericana.—La guerra de 1898.—Hazañas del PURÍSIMA CONCEPCIÓN y de su capitán Gutiérrez Cueto.	181
Antolín del Collado.—La catástrofe del TRITÓN.—Julián Alonso y sus vapores.	187
La Empresa Naviera de Cuba.—Fusión de los viejos mercantes montañeses de Cuba.—Julián Alonso y Eusebio Coterillo.	191
La Línea de Navegación del Pacífico y la Compañía Naviera del Pacífico.—Somellera, López-Dóriga e Yllera.—Otros montañeses en las costas mejicanas	199
Manila.—Gutiérrez Hermanos.—El SANTANDER y su capitán Velasco Bear. .	205

CAPÍTULO V

LA AVENTURA NAVIERA FUERA DE LA MATRÍCULA

Navieros montañeses fuera de La Montaña.—La Trasatlántica; Antonio López y sus comienzos.—La línea del ferrocarril.—Los contratos de comunicaciones marítimas.—La guerra de los diez años.—Marqués de Comillas.—Creación de la Trasatlántica.—La guerra hispano-americana de 1898.—Siglo nuevo, vida nueva.—Ocaso montañés de la Trasatlántica	211
Las navieras bilbaínas de vapores y la aportación montañesa.—La Vasco-Cantábrica de Navegación.—La guerra europea.—Final	243
Martínez Rodas y la Marítima Unión.—Los barcos mayores de España . .	259
Compañía Cantábrica de Navegación y Compañía Naviera Olazarri.	265

CAPÍTULO VI

ARMAMENTOS DIVERSOS — BUQUES MENORES

Flota dispersa.—Corcho y sus astilleros.—Correa.—Jesús García y sus vapores.	277
--	-----

	Pág.
El cabotaje y su evolución en el siglo.—Vapores Costeros y su larga ejecución.—Lafuente y Elorza.—Severiano Gómez.—Martínez Peiró.—Calderón y Prieto Lavín.—Moreno.—Pérez y Cía.—Varios.....	285
Castro Urdiales y sus navieras.—Portillo Ibáñez.—Cerro.—Ocharan.—Varios costeros del sector oriental.....	307
Suances y La Requejada.—La Real Compañía Asturiana.—Minas de Cartes.—Díaz Laguillo y sus veleros.—Marítima Torrelaveguense y Sniace.....	313
El tráfico interior y los auxiliares de la navegación.—Trenes de dragado.—Junta de Obras del Puerto.—El pasaje en bahía.—Corconeras.—Zarce- tas.—Los Diez Hermanos.—Remolcadores.—Aguas y Remolques.....	321
La flota pesquera de altura.—Parejas.—Comienzos con el siglo.—Parejas de pre-guerra.—La postguerra.—Auge de la flota de arrastre santande- rina.—Parejas, bous y «bacas».....	341

CAPÍTULO VII

DESPUÉS DE LA GUERRA

Resurgimiento de la flota mercante montañesa de altura.—Nuevo cambio de signo y otras perspectivas para el negocio naviero.—El grupo Perea- da.—Sus comienzos anteriores a la guerra.—Los primeros <i>tramps</i> .—La flota petrolera de postguerra.— <i>Bulk-carriers</i> y buques especializados ..	357
Las casas consignatarias: Yllera.—Tanques para mineral	377
Bergé: los remolcadores.—Los madereros de Marga.—Vega Leguina.—Na- viera Asón y Naviera Cantabria	385

CAPÍTULO VIII

SANTANDER Y LA ARMADA

Campaña carlista 1873-1875.—Santander y Santoña, bases navales.—Sán- chez Barcaiztegui y el bloqueo.—Adiós a las armas	399
Visitas reales.—Regreso de Isabel II.—Los veranos en Comillas de Alfon- so XII.—1898 y el regreso de los hombres de Cervera.....	409
Alfonso XIII en el Sardinero.—El GIRALDA y el Rey.—Los planes de escua- dra.—Banderas para la flota.—Maniobras de 1929 y 1930.—La Repú- blica	413
La Guerra Civil.—Del 18 de Julio de 1936 al 25 de Agosto de 1937.—Del 26 de Agosto al fin de la guerra	421
La paz y la nueva Armada.—Vuelven los barcos.—Fin de los cruceros y nueva etapa	431
CONCLUSIÓN.	435
ÍNDICE ALFABÉTICO DE BUQUES	437
ÍNDICE DE LÁMINAS	457

Esta obra **La Marina Cántabra**, compuesta
de tres volúmenes, se terminó de imprimir
en los talleres Aldus Velarde, S. A., de
Santander, el 3 de Julio de 1968 con
motivo de la II Semana Naval



