

CAPITANES VALEROSOS

POR JOSÉ DEL RÍO SAINZ



ER capitán de la Trasatlántica equivalía en el Santander de finales de siglo, a ocupar una de las posiciones más altas del pueblo. No inferior a la del indiano acaudalado, el almacenista con piso y escritorio en el Muelle, los consignatarios de grandes líneas extranjeras, y los abogados de bufete pingüe: lo que en aquel pueblo pequeño de mercaderes y navegantes se llamaban enfáticamente, por ciertos periodistas, “las clases patricias”.



Un capitán de la Trasatlántica era uno de los personajes más conspicuos de un Senado de mayores contribuyentes que tenían sus sanhedrines en las corredurías de la Ribera y en la trastienda del establecimiento de Efectos Navales de Don Casiano Arrarte en la antigua pescadería.

Cuando el capitán se hallaba en tierra, bien por haber rendido viaje o con permiso, podía vérselo “hecho un brazo de mar” con su ceremoniosa levita azul de uniforme, en la misa de doce en la Catedral, o en la de diez y media de los Jesuítas, dando el brazo a su esposa y escoltando a las hijas, en relaciones ya con el ingeniero de la incipiente fábrica o el médico recién llegado de estudiar en Berlín. Las gentes del pueblo le señalaban a su paso con frases de admiración ingenua:

—¡Mira a Jaureguizar!

—¡Ese es Gorordo!

Sí, era una cosa grande ser capitán de la Trasatlántica en el Santander de mis años de niño. Nosotros, los pequeños, les admirábamos casi tanto como a los héroes de las novelas de Julio Verne. En las sobremesas familiares nuestros padres nos referían sus proezas: el haber ganado en velocidad al último paquete de la Compañía Francesa, incorporado a la línea de las Antillas con pretensiones de *gallito*; el capear temporales terribles y salvar a tripula-

La Calle del Puente, con la Catedral al fondo, en los primeros años del siglo.

ciones en peligro. Santander, pueblo que vivía del mar pues casi sus únicas fuentes de provechos eran el comercio antillano de los ricos y la pesca en barquías y traineras de los pobres, sentía como propias las hazañas de aquellos hombres que si no todos santanderinos natos, lo eran de adopción los nacidos en otras partes, por estar incorporados desde hacía mucho a la vida local.

No todos eran como decimos hijos de Santander. Los apellidos de inconfundible sabor vasco de algunos no dejan lugar a dudas a este respecto: los Gorordo, Jaureguizar, Sopelana y Oyarbide, o procedían directamente de Plencia, Bermeo o Motrico o eran hijos o nietos de naturales de aquellas villas. Su carta de naturaleza santanderina no tenía nada que envidiar





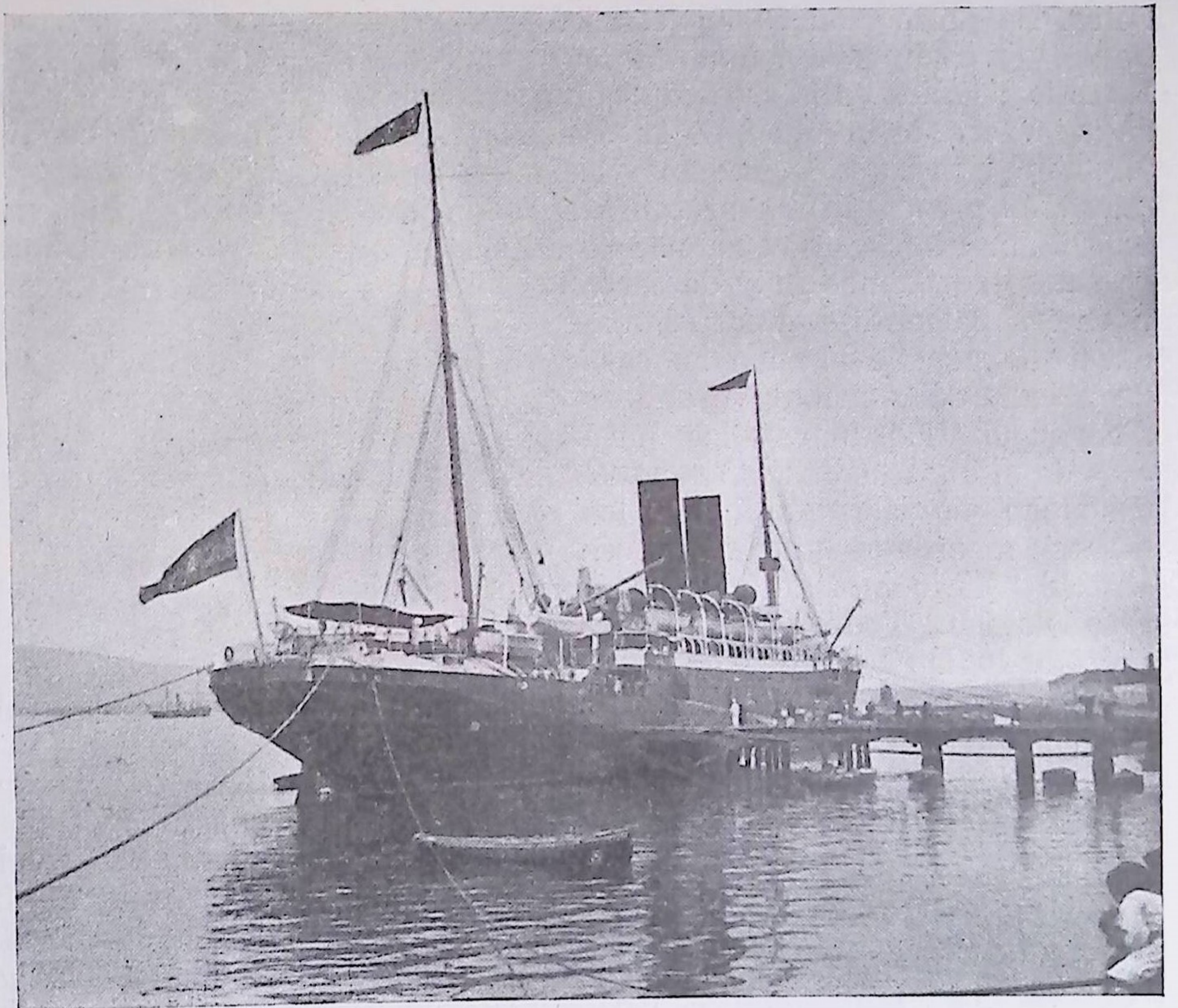
La Ribera en 1877.

El «Alfonso XII» en el muelle de los Correos.

sin embargo en cuanto a su compenetración con la tierra, a los Cimiano, los Quintana, los Venero y los San Emeterio, apellidos de montañésimo indiscutible.

Don José Oyarbide, por ejemplo, era nieto de vascos de Plencia que a Santander vinieron en el primer tercio de aquel siglo. Su padre fué armador. Poseía dos bergantines goletas, el «Elinora» y el «Adela» y para que los mandasen hizo que estudiaran náutica dos de sus hijos. Uno, Don Eloy, mandó algunos años el «Adela»; mas, cansado del mar, estudió luego medicina, profesión que ejerció con honra y provecho durante muchos años, hasta el de su muerte.

El otro, Don José, fué siempre fiel a la tradición de la familia, muriendo a a los 73 años, bien entrado ya nuestro siglo. En el declinar de su vida, podía vérsese asomado al mirador que daba a la bahía, en su casa

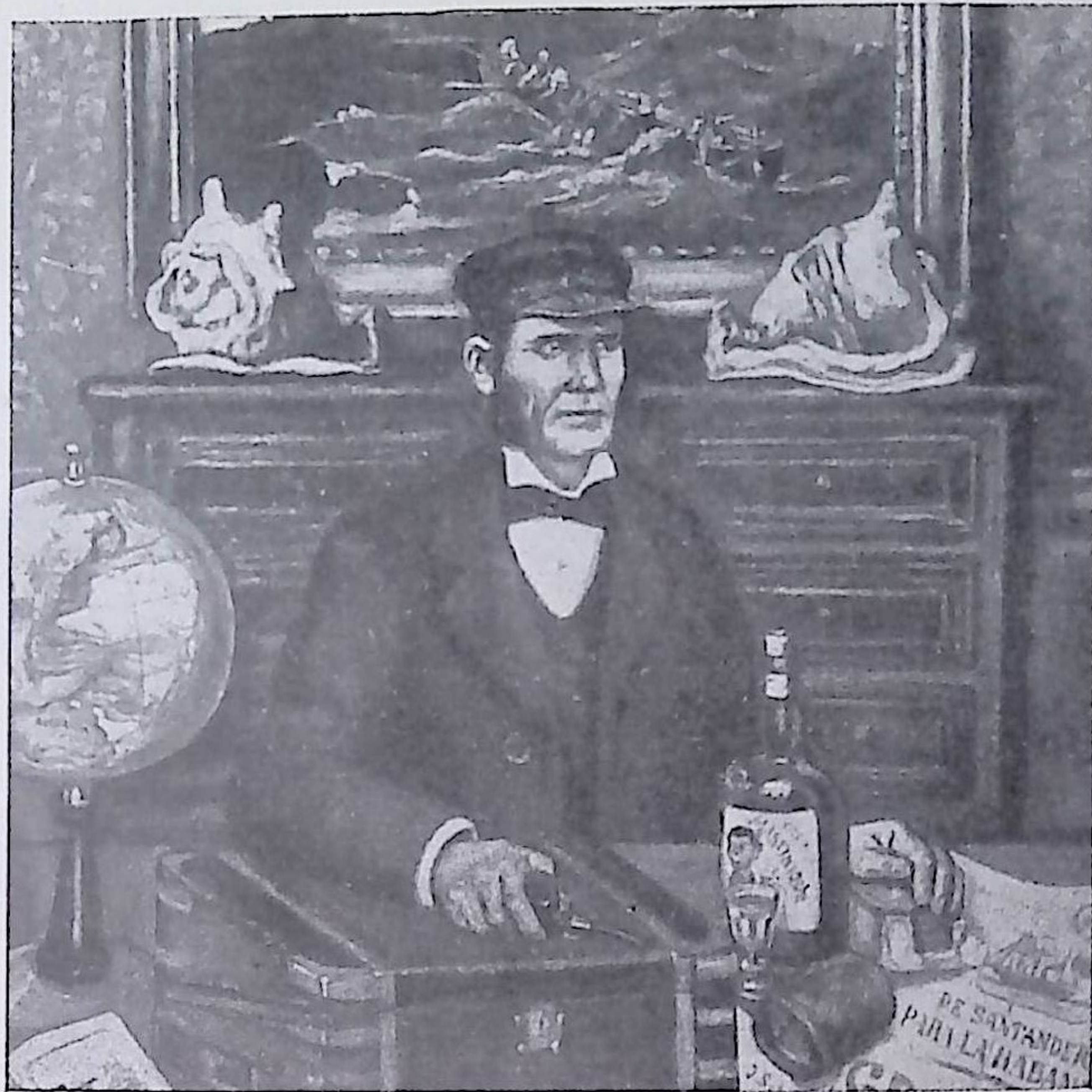


de la calle de Méndez Núñez. Con ojos nublados por la nostalgia seguía las maniobras de los buques y el afanoso tráfigo del puerto. Por su mente pasaban, como relámpagos en cielo de tormenta, visiones de su vida espolvoreada de yodo y salitre. Era Don José con sus patillas blancas un símbolo vivo, una reliquia venerable, el último verso de un poema que sonaba y se diluía en el viento.

Había navegado además de en el «Elinora», en otros veleros y después en los trasatlánticos de los dos primeros Marqueses de Comillas. La enumeración de sus nombres hará suspirar melancólicamente a los supervivientes de aquella época, porque evocan medio siglo largo de la historia de la ciudad: el «Manuel L. Villaverde», el «Ciudad de Cádiz», el «Isla de Panay», el «Montevideo»... Por la línea de las Antillas podía andar con los ojos cerrados, y todas las demás recordaban su nombre como el de un buen amigo. Cuando Don Antonio López y López fundó su gran empresa, no buscó sólo los mejores barcos que a la sazón se construían en los astilleros



de la Seine y el Clyde, sino que quiso que los mandasen y tripularan los mejores hombres de mar que en España había, curtidos y formados en la escuela espartana de la navegación a vela. Los "bricks", las fragatas y los bergantines de Ribadeo, Castropol, Santander, Bilbao, Cádiz, Palma de Mallorca, Valencia y Barcelona, que hacían el comercio de harinas y vinos con Cuba y Puerto Rico o que llegaban a Manila por el Cabo de Buena Esperanza, le dieron su contingente de marinos selectos. La promoción de



El capitán mercante.

Oleo de José Gutiérrez Solana.

Santander fué probablemente la más numerosa. Eran los elegidos antiguos capitanes y pilotines de la "Flora de Pombo", de la "Castilla", de la "Don Juan" y de la legendaria "Hermosa Trasmiera". De esta última procedía Don Mariano Lastra, montañés de cepa, nacido en Cueto, al que nosotros vimos muy de cerca pues era pariente de nuestros padres que nos llevaban a su casa de la calle del Arrabal, verdadero alcázar de las maravillas para ojos de niño. Aquellas salas, aquel despacho, aquellos gabinetes, los hemos recordado muchas veces ante el "Viejo capitán" de Gutiérrez Solana. Todos los objetos exóticos y las reliquias curiosas que se ven en el fondo del cuadro célebre, cubrían las paredes y muebles de la casa de Don Mariano: auténticos chales de Manila, filigranas de laca y marfil, catalejos, relojes ingleses de historiada caja y complicado mecanismo; idolillos indios; teteras chinas de un azul metálico con dragones de oro estampados a fuego, y sobre todo, deliciosas golosinas: frascos de licores de nombres raros, y panzudos tarros de dulces.

Cada uno de estos objetos recordaba un viaje, un país, una fecha. Sólo con ellos podía reconstruirse la vida de aquel lobo de mar que había arrancado a cada una de las partes del mundo una presea o una flor. En su juventud fué sin duda como el marino que nos pinta Pereda en las "Escenas Montañesas": "patillas cortadas a la catalana", "el rostro tostado", "cargados los hombros", "el andar tardo y oscilante, como el de buque entre dos mares", "chaquetón pardo abotonado", "gorra azul con galón de oro" "corbata de seda negra al desgaire", "botas de agua; mucha greña y cada puño como una mandarría".

Y con la nostalgia del Santander chiquito diluída en los tuétanos.

Como el marino perediano, Don Mariano Lastra había preferido sin duda a cualesquiera de sus otros viajes, los de La Habana "porque allí tenía un amigo de infancia en cada esquina y mientras estaba con ellos, podía comer, hablar, y "armarla" al estilo de Santander". Todo lo demás de las tierras que él llamaba *extranjis*, ni le impresionaba ni le conmovía. "En Londres y Nueva York suspiraba por su tierra natal; en el mismo Covent Garden recordaba con envidia los tinglados de volatines del Juego de Pelota y

daba todos los primores artísticos e industriales que se le pusieran delante, por el sublime placer de pegar una *soba* a *Caparrota* o un par de escobazos en la cara, al pinche de la taberna del Tío Pío cuando la sacase por el ventanillo a las altas horas de la noche para responder a la voz traidora que desde la calle le había pedido media de anisete."

"Le llamaba más la atención las barracas hediondas del Muelle Anaos que los grandes docks del Támesis y acordándose de la romería del Carmen era capaz de echarse a llorar en medio de Hyde Park, si en él se encontraba el domingo siguiente al día 15 de julio."

Don Mariano Lastra mandaba ya trasatlánticos de la empresa López cuando la primera guerra de Cuba y cúpole la misión honrosa y penosa de conducir tropas y repatriarlas, y traer a la Península a los laborantes cubanos confinados en los presidios de Africa o en Fernando Poó. Algunos tan caracterizados como el cabecilla Calixto García. De como se comportó nuestro paisano con aquellos enemigos de su patria, mientras los tuvo a su cargo, da idea una guajira que se ha cantado durante años en los ágapes de los bodegones de la Muralla de La Habana, y en los bohíos:

*Sabe ser bondadoso,
con la desgracia,
el capitán de barco,
Mariano Lastra.
¡Al beber vino,
un brindis elevemos
a este marino!*

La pericia de los capitanes y tripulaciones hizo que los siniestros de la Trasatlántica fueran muy pocos. Con caracteres de catástrofe sólo hubo uno: el naufragio del "Gijón", a



causa de un abordaje. Con él se hundió su capitán Don Baldomero Iglesias a quien Torrelavega, su pueblo ha honrado bautizando a una de sus plazas con su nombre ilustre. En ese naufragio murió también un joven oficial santanderino, Don Gonzalo Lavín Casalis.

Era aquella la época en que los capitanes se hundían con sus barcos o sólo los abandonaban cuando no quedaba una persona a bordo, y en la Trasatlántica se cumplía ejemplarmente este mandamiento del Decálogo del Honor. No en siniestro de mar sino en cumplimiento de otro deber, el de auxiliar a un pueblo en peligro, la Trasatlántica pagó un crecido tributo de víctimas en la catástrofe del 3 de Noviembre de 1893. En ella perecieron los capitanes Don Francisco Jaureguizar y Don Francisco Cimiano, y el primer Oficial, Don Norberto Iglesias, hermano de Don Baldomero, de cuya muerte en el naufragio del "Gijón" queda hecho mérito. Dos hermanos heroicos que sellaron con el sacrificio de sus vidas la fidelidad a sus cargos y a su uniforme.

La segunda y última guerra de Cuba, la del desastre de 1898, dió ocasión como la primera a que los capitanes de la Trasatlántica acreditasen de nuevo su pericia y su valentía. No hubo misión peligrosa que no cumplieran con ánimo resuelto. No sólo transportaron doscientos mil hombres al mar de las Antillas, repatriándolos al firmarse la paz, sino que convirtieron sus vapores en cruceros auxiliares que acompañaron a las escuadras de Cervera y Montojo. Fué esta la hora de los rompedores de bloqueos. El levantino Don Manuel Deschamps, en el "Montserrat", destacó entre todos, dejando su nombre aureolado por la leyenda. Gesta que imitaron algunos de los capitanes montañeses. Entre otros, Casquero y don Fernando Gutiérrez Cueto, que había servido en la Trasatlántica durante algunos años, aunque en el momento de la guerra se hallase mandando el "Purísima Concepción", de la Compañía Isleña de Herrera.

Larga es la lista de los capitanes de la Trasatlántica, santanderinos o no; pero vinculados a nuestro pueblo los que no lo eran, por

haber echado en él hondas raíces y creado familias que en las generaciones posteriores prolongaron y honraron sus apellidos: los ya mencionados Don Mariano Lastra, Don José Oyarbide, Don José María Gorordo, Don Francisco Jaureguizar, Don Francisco Cimiano y Don Baldomero Iglesias, Don José Quintana, a quien se llamaba el "Chato Quintana", que fundó en Suances, su pueblo, una institución para costear los estudios de Náutica a los muchachos pobres; Don Antonio Muriedas, Don Antonio Fernández que aunque santanderino, era conocido por "El Manchego", apodo que heredó de su padre; Don Aurelio Gómez Escarzaga; Don José Venero, Don Luis Sopelana, Don Víctor Pérez Vizcaíno, Don José María Casquero, Don José Campón, Don Pablo Ferrer San Emeterio, Zulaica, y ya en nuestros días Don Eduardo Fano, hijo de otro capitán del mismo nombre que después de haber servido en la Trasatlántica pasó a mandar vapores de Pinillos.

Cada uno de estos capitanes tenía su leyenda y su historia. Si en España hubiéramos tenido un Rudyard Kipling se hubiera inspirado en ellos para escribir otro poema de los "Capitanes valerosos". Jaureguizar y Gorordo mandaron el "María Cristina" y "Alfonso XIII" en la época en que estos magníficos vapores disputaban a los lebreles franceses e ingleses la carrera del Atlántico, en viajes que llenaban de orgullo a los santanderinos. Sus victorias se cantaron en coplas populares. Casquero ganó su nombradía por haber capeado su buque un temporal en el que perecieron muchos barcos, y por haber burlado el bloqueo yanqui; Venero mandó el "León XIII" que condujo a Roma a la gran peregrinación de obreros católicos que presidió en persona el segundo Marqués de Comillas; Oyarbide, carboneó en aguas enemigas a la escuadra de Cervera e hizo toda aquella campaña a las órdenes del Capitán General de Puerto Rico. Santander, orgulloso de estos nombres, tiene contraída con ellos una deuda que habrá que pagar de algún modo. No olvidemos que fuimos, y lo seremos siempre, una ciudad marítima en cuyos altares los héroes de

la mar deben tener preferencia. Como la tuvieron en las generaciones anteriores para las cuales era día de fiesta aquel en que el atalayero señalaba que un trasatlántico español navegaba en demanda de la bahía...

