

NAVEGANDO POR AGUAS DEL CANTÁBRICO

# Saludo de consecuencias trágicas

El deseo de verse y saludarse de dos hermanos, ambos capitanes de los vapores “Genoveva Fierro” y “Antonio”, produjo una aproximación excesiva entre los buques bajo su mando que trajo como consecuencia su colisión y la posterior pérdida de ambos buques.

**E**ra el 16 de diciembre de 1925, cuando el vapor “Genoveva Fierro”, al mando de José Rodríguez Fernández, navegaba con algo de marejada y buena visibilidad desde el puerto del



Vapor “Genoveva Fierro”, todavía con el nombre de “Macarena”, en Marsella

Musel, en Gijón, con destino al puerto de Bilbao, transportando un cargamento de 1.550 toneladas de carbón. El “Genoveva Fierro” con 1.122 T.R.B. y 1.615 toneladas de peso muerto era un buen barco para su época. Había sido construido en 1894, en Grangemouth Dockyard, Escocia, para la Compañía Sevillana de Navegación, una importante naviera que llegó a tener hasta nueve buques. Se le puso el nombre de “Macarena” y fue matriculado en Sevilla. Tenía casco de acero y contaba con 67,1 metros de eslora, 9,6 de manga y 5,1 de puntal. Su máquina era alternativa de triple expansión de 810 cv., construida en Glasgow por la empresa Hudson & Son, llevaba tres calderas que consumían 20 toneladas diarias de carbón y andaba nueve nudos. En 1918, fue vendido a Wenceslao González Garra y su matrícula cambió a Villagarcía y, dos años después, pasó a ser propiedad de la naviera Fierros de Oviedo, que le puso el nombre definitivo de “Genoveva Fierro”. El “Antonio” era un vapor más pequeño que el “Genoveva Fierro”, pero también de construcción británica. Concretamente, se botó en 1881 en los astilleros Hodgson&Soulsby de Blyth para para la Compañía G.B. Wadsworth con el nombre de “Kir-

kheaton". Tenía 484 TRB, 621 toneladas de peso muerto y con 52 metros de eslora, 8,19 de manga y 3,56 de puntal. Además, contaba con máquina alternativa compound de 400 cv., que había sido construida en Goole para Watson y le fue instalada en 1919.

Desde que, en 1902, el "Antonio" fuera abanderado en España y matriculado en Gijón pasó por distintas manos. En 1912, pertenece a la empresa de Carlos Larrañaga de Avilés para, al año siguiente, formar parte de la flota de los armadores guipuzcoanos Hijos de Azqueta y, posteriormente, en 1923, se adquirió por, el también guipuzcoano, Angel Gascue Cruz en asociación con el gijonés Enrique Guissasola.

### EXCESO DE CONFIANZA

Hay que decir que la navegación de cabotaje, y más en el Norte de España, es una carretera de ida y vuelta, casi recta, por lo que con una pequeña variación del rumbo se libra de quién viene de vuelta encontrada, produciéndose en muchos casos un exceso de confianza en la maniobra. Además, todos los costeros se conocen, les gusta verse de cerca para "criticarse con cariño": ... que quién es el que viene, que si va sobrecargado, que si las luces las lleva débiles, que le hace falta una buena mano de pintura...

Así es como el capitán del "Genoveva Fierro" con sus prismáticos y con emoción, busca una arboladura y una chimenea concreta, la del vapor "Antonio", al mando del cual está su hermano Ceferino. Sabe que viene a rumbo opuesto, ya que conoce que salió hace horas de San Sebastián

***"El Genoveva Fierro" era un buen barco de la época. Fue construido en Escocia para la compañía Sevillana de Navegación***

en lastre con destino al puerto del Musel.

En el Puente de mando del "Antonio" a Ceferino le ocurría lo mismo. Al llegar a la altura de Cabo Quejo, en la costa cántabra, sabía que el encuentro con el "Genoveva" de su hermano era inminente: eran ya las doce y media del mediodía, tenía que ser ya ... ¡ese es!, ¡ese es el "Genoveva"!

Nadie sabrá nunca lo que pasó a partir del avistamiento, algún chistoso dijo que pretendieron darse la mano... lo cierto es que se abordaron a toda máquina. La lógica hace pensar que los timoneles, de uno o incluso de los dos buques, debieron producir guiñadas al mirar más hacia el alerón en lugar de al compás. De hecho, la prensa de la época informó de la colisión con discreción, sin más comentario.

El historiador marítimo Rafael González Echegaray lo describe de la siguiente manera: "tuvieron que ser horribles aquellos segundos, con el fragor del choque, la constricción instantánea de lo que ya no tenía remedio y el pesar de un fratricidio que quedaba entre el cielo y el mar,



El vapor "Antonio", del libro "La Vida Marítima" de Manuel García Morán



Vapor "Jaime Girona" transportando tropas a Melilla durante la guerra de Marruecos.

cuando ambos buques se separaron malheridos y abollados embarcando agua a torrentes".

El punto de colisión fue junto al faro del Caballo, en las proximidades del puerto de Santoña. Los torreros del mismo, que avistaron la colisión, fueron los que avisaron de lo ocurrido a las autoridades locales.

El "Genoveva Fierro" recibió la embestida por su babor, quedando en muy precarias condiciones. A pesar de ello, sus tripulantes hacían cuanto podían para taponar tanta entrada de agua.

Mientras tanto, cuatro pesqueros de la zona intentaron darle remolque hasta Santoña con más voluntad que eficacia y sin prácticamente poder avanzar. Casualmente, en ese momento, pasaba por la zona el buque "Jaime Girona" de la compañía Altos Hornos de Vizcaya y con matrícula de Bilbao, el cual se ofreció a darle remolque hasta Bilbao, aceptando su capitán la ayuda. Así, ambos buques consiguen avanzar lentamente, pero el "Genoveva Fierro" continúa embarcando agua pese a los esfuerzos de su tripulación.

**Nadie sabrá lo que paso, pero lo cierto es que los buques se aboraron a toda máquina**

Sobre las seis y media de la tarde, encontrándose ya a 2,2 millas de Punta Pescador, el vapor hoció por lo que, rápidamente, el "Jaime Girona" tuvo que picar el cabo del remolque para no irse él también a pique, al tiempo que los tripulantes del "Genoveva Fierro" saltaron al agua.

De inmediato se arrió un bote para recogerlos, pero no hubo necesidad de ello, ya que el pesquero santoñés "Perluca" patroneado por Antonio Bengoechea, llegó a tiempo de recoger a los veinte hombres que componían su tripulación y trasladarlos a Santoña, donde quedaron alojados en el Hostal La Bilbaína y fueron atendidos después de las horas de angustia vividas.

Por su parte, el "Antonio", herido de muerte y haciendo agua, intentó evitar la pérdida total varando en las proximidades de Noja, sin conseguirlo. Finalmente, varó al oeste de la isla de Cuarezo, en una procesión de rocas negras, a la entrada de la ría de Quejo, salvándose todos sus tripulantes. Después de cuarenta y cuatro años de "vida laboral" en la mar, allí quedó el "Antonio", deshaciéndose poco a poco hasta desaparecer, en uno de los rincones más bonitos de la costa de Cantabria. ■

**JUAN PEÑA BERRAZUETA**  
CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE

## BIBLIOGRAFÍA

- González Echegaray, Rafael.- *Nafragios en la Costa de Cantabria 1834-1960*.- Edición Hermanos Bedia.- Santander.
- García Morán, Joaquín.- *Vida Marítima de Manuel García Moran*.- Instituto de Estudios Asturianos.- Oviedo 1973
- Mantilla Pérez, Alberto.- *Web www.buques.org*
- Periódico El Cantábrico*.- Santander diciembre 1925
- Periódico La Atalaya*.- Santander diciembre 1925
- Diario Montañés*.- Santander diciembre 1925
- Periódico El Comercio*.- Gijón diciembre 1925