

AIRE DE LA MAR

Recopilarorio

José del Río Sainz (Pick)



Juan Peña de Berrazueta

Vol. 2
1919-27

AIRE DE LA MAR

(Recopilatorio)

José del Río Sainz (Pick)

Volumen 2 de 1919 a 1927

Recopilación de artículos y crónicas sobre temas y ambientes marítimos, relacionados principalmente con Cantabria, Santander, su puerto y sus gentes, publicados desde 1903 en prensa y revistas, así como discursos, conferencias, prólogos, entrevistas y una autosemblanza.

Localizados, recopilados y transcritos por Juan Peña de Berrazueta.

- © De los artículos, herederos de José del Río Sainz
- © De los textos, sus autores
- © De las fotografías, sus autores y los archivos y periódicos correspondientes

Edita:

Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico.

Edición realizada con la colaboración de la Dirección de Cultura y Patrimonio Histórico del Gobierno de Cantabria.

Portada:

Trasatlántico *Cristobal Colón* saliendo de Santander – Acuarela de Roberto Hernández , el Ilustrador de Barcos – elilustradordebarcos.wordpress.com

Contraportada:

Caricatura de Pick por Ruiz, La Voz de Cantabria 16 de diciembre 1931

Depósito legal: SA-674-2024

Imprime: Imprenta Regional 8-706

INTRODUCCIÓN 1919-1927

1919 fue un año muy estable profesionalmente para Pick. Por las mañanas se dedica a su trabajo como capitán de la draga *Cantabria*, lo que le permite conocer de primera mano los acaecimientos que ocurren en el puerto santanderino, y al caer la tarde se incorpora a la redacción del diario La Atalaya, para preparar la edición del periódico del día siguiente.

Sus columnas son, poco a poco, casi diarias por lo que su popularidad va igualmente aumentando entre los lectores.

Esta popularidad se incrementaba por “actuaciones propias” como, por ejemplo acompañar en una marcha a pie, a soldados del santanderino Regimiento de Infantería de Valencia, desde Santander a Madrid durante diez días, publicando en el diario La Atalaya las crónicas de cada jornada. A su llegada fueron recibidos por el rey Alfonso XIII, ante el que leyó una salutación y le hizo entrega de una placa en nombre de las autoridades santanderinas.

En 1921 fue destinado por su periódico a cubrir como corresponsal, la guerra en el Protectorado de Marruecos, haciendo el relevo al periodista Alberto Espinosa que se encontraba allí desde hacía meses. Salió de Santander el 26 de octubre y después de dos días de tren, embarcó en Málaga en el *J. J. Sister* para Melilla.

A partir de ese momento envía crónicas de lo que ve y de lo que oye durante sus recorridos por todo el Protectorado, tituladas *Impresiones de un cronista de guerra*. Crónicas que empiezan a no gustar en ciertos estamentos.

Sirva como ejemplo la publicada por La Atalaya el 10 de noviembre, titulada *La Amarga Verdad*, en cuyo comienzo anticipa su contenido y el de las siguientes crónicas: “*Cuando salimos para Melilla prometimos a nuestros lectores de Santander decirles la verdad, toda la verdad de lo que aquí presenciásemos, por amargo que fuera...*”.

El 1 de enero de 1922 publica un artículo titulado “*Más Amargas Verdades*”, artículo que le traería consecuencias. A los pocos días regresa a Santander y la mañana del día 27 es llamado a declarar ante el juzgado militar, sito en el Cuartel de María Cristina, para responder de su contenido, en la cual habla-

ba:... de la actuación del general Picasso, encargado de depurar responsabilidades del desastre; de la conducta de los coroneles que se encontraban, o debían encontrarse, en la zona de Melilla durante los últimos días de julio y del jefe de la escuadrilla de aviación de Zeluán". Una vez tomada declaración, el juez militar decretó contra Pick auto de procesamiento al considerar los hechos como delictivos, además de su ingreso en prisión. Seguidamente, acompañado de un sargento de infantería, fue trasladado a la prisión provincial donde ingresó a las dos de la tarde.

La noticia de su detención produjo verdadero revuelo incluso a nivel nacional. Durante los días siguientes por la cárcel pasaron numerosos compañeros periodistas, marinos, políticos y representantes de asociaciones culturales para acompañarlo y darle ánimos en esos momentos; todo ello gracias a la gentileza del director de la misma.



1921.- El comandante Franco, Jefe de la I bandera del Tercio de extranjeros, a caballo, junto algunos corresponsales que seguían la campaña del Rif después del desastre del Annual. Entre ellos José del Río y Sánchez Mazas, de pie segundo y primero por la derecha.

Cortesía Carlos Molero.

Finalmente la sentencia fue absolutoria y no se ejecutó en espera del visto bueno de la Capitanía General de burgos. En la tarde del día 1 se recibió telegrama ordenando su puesta en libertad, hecho que se efectuó a las pocas horas, por lo que fueron cinco los días que estuvo encarcelado.

La Asociación de la prensa de Santander le ofreció, como desagravio, un banquete homenaje en el restaurante Cantábrico, el cual obtuvo un eco total recibiendo numerosos telegramas de adhesión entre ellos el del entonces Comandante General de Melilla el general Sanjurjo. Lógicamente después de estos hechos su popularidad se disparó aún más, si cabe.

El 19 de marzo fallece Eusebio Sierra Cantolla director de La Atalaya, dos días después José del Río es nombrado, por el consejo de administración, nuevo director del diario. Este nombramiento lo recibió encontrándose en su domicilio convaleciente al haber sido víctima días antes, de un accidente al intentar embarcar a la draga Cantabria que se encontraba fondeada y como consecuencia del fuerte viento Sur existente, lo hizo desde el remolcador San Martín y debido a un violento balance, su pie derecho quedó aplastado entre el costado de la draga y el del remolcador, quedando su dedo gordo seccionado.

Como consecuencia de este nombramiento su columna fue ya preeminente en su periódico y aún mayor la influencia de su firma en la sociedad montañesa. En 1924 publicó el poemario Versos del mar y otros poemas, libro que al año siguiente obtuvo el premio de poesía Fastenrath de la Real Academia Españo-



*José Luis del Río, hijo de Pick, descubre la placa dedicada a su padre.
La Atalaya 1 septiembre 1925.*

la, recibiendo por ello numerosos homenajes como los del Ateneo de Santander, de sus compañeros marinos y de la Asociación de la Prensa de Santander entre otros. La entonces Junta de Obras del Puerto decidió poner su nombre al malecón de Puerto Chico instalando en la zona un monumento conmemorativo a cuyo acto inaugural, dada su timidez, no asistió, descubriendo la placa su hijo José Luis, de doce años de edad.

En 1927 desaparecen los diarios La Atalaya y El Pueblo Cántabro, fusionándose ambas sociedades editoriales, las cuales editan un nuevo periódico, así nace La Voz de Cantabria siendo Pick su director. El último en desaparecer fue El Pueblo Cántabro donde durante unos meses, Pick escribió artículos con el seudónimo de Jack, el cual nunca volvió a utilizar.

Juan Peña de Berrazueta
Capitán de la Marina Mercante

Yo soy solamente un coleccionista de viejas
estampas pintorescas, que con sus colecciones
bajo el brazo pasa gritando:

– ¡¿Quién quiere verlas?!

Cuando quiere verlas alguno, me paro en la calle y
hago corro. Mis estampas son todas estampas del
mar, seleccionadas sin orden ni concierto.
Si es que os gusta alguna, la cogéis y en paz.

José del Río Sainz

1.- Los pescadores de antaño

La Montaña revista de la colonia montañesa.

Habana 28 de diciembre de 1918.

Diario La Atalaya 10 de febrero de 1919.

De aquel cuadro fuerte y vigoroso, a lo Rembrandt, cuadro en que puso Pereda unas pinceladas inmortales; de aquel cuadro de los pescadores de nuestros viejos cabildos, ¿qué queda actualmente?

Paseando por Puerto Chico, la actual lonja de contratación del pescado, hemos ido pensando en esto. Cada día que pasa se apaga uno de los tonos vigorosos de la antigua raza; cada nuevo minuto se desvanece una de las típicas y legendarias figuras. Hoy la prosa fuerte y evocadora de Sotileza suena, en esta dársena poblada de gasolineras y de embarcaciones a motor, a cosa de otros siglos. Todo lo que ven nuestros ojos es nuevo, sin sucesión de continuidad con el pasado.

Y es una lástima considerado sentimentalmente. Los viejos marinos montañeses eran una cosa única y ejemplar; una república aparte, que vivía gobernada por usos, por leyes propias, dentro de la organización general del Estado español. Diríase que los Reales decretos, que las ordenanzas y las pragmáticas de los Reyes no rezaban con aquellos pescadores, que no reconocieron a otra autoridad ni otra vara que la autoridad y la vara de su alcalde: alcalde de mar.

Aún quedan, aunque retirados y oscurecidos, algunos supervivientes de aquellos tiempos. Los alcanzaron de niños, sirviendo en las famosas embarcaciones de alguno de aquellos intrépidos patrones que conoció Pereda. Nosotros hablamos con ellos frecuentemente; nos encanta su charla evocadora y pintoresca, y gracias a ellos sabemos algo de lo que ya conocen pocos y en breve nadie recordará.

Uno de estos hombres, hoy achacoso, anciano, estuvo de muchacho en la lancha del “tío Valiente”. El “tío Valiente” fue un héroe de la vieja gesta del mar. No era de Santander, sino de Cudillero (Asturias), pero en nuestro puerto vivió desde mozo. Su fama era proverbial en toda la costa, desde Fuente-

rrabía hasta Cabo Peñas. Tenía una rara habilidad para “calar”. Dotado del instinto de la pesca, como los perdigueros del de la caza, presentía los peces, a profundidades increíbles. Cuando él echaba los aparejos había la seguridad de que no subirían sin provecho.

El fue el que descubrió, hacia el año 1900, la famosa “mar de Transvaal”. Quizás los no iniciados en las familiaridades de la pesca, no conozcan lo que ésta mar es. Llámense, en nuestra costa, “mares o playas”, a los fondos de arena a gran distancia de la orilla, que eligen los peces por refugio y mansión. Los pescadores los bautizan con nombres arbitrarios. Así, el “tío Valiente” que descubrió el Transvaal, le dio este nombre en honor a aquél heroico pueblo africano que en los días del descubrimiento luchaba por su independencia. El “tío Valiente” era viejo, muy viejo. Sus días tocaban a su fin. Pero antes de que su fuerte naturaleza se rindiera al paso del tiempo, tuvo la satisfacción de encontrar el tesoro, que aún hoy, después de una explotación intensísima, es fuente de riqueza inagotable para la provincia.

Se encuentra el Transvaal, saliendo de Cabo Mayor, con rumbo O. 5º N, a una distancia de 33 millas. Está situado frente a Llanes, junto a otra playa más antigua, aunque menos importante llamada “Abascal”. Hay quien dice que el “Mar de Transvaal” no tiene límites, y que los pescadores no han podido encontrar su cantil occidental. Todos las embarcaciones de Santander y Asturias pueden echar sus artes en esa playa sin molestarse unas a otras.

El anciano, que anduvo con él de muchacho, nos trazó su perfil. Malhumorado siempre, por una de esas arbitrariedades tan frecuentes en la gente de mar – recuerdos acaso de pretéritas navegaciones – se cubría la cabeza, calva, con un gorro catalán de lana encarnada como los marinos de las zarzuelas. En la faja llevaba un cuerno que servía de estuche a un enorme pedernal, y a un eslabón con lo que hacía lumbre. Picaba el tabaco con una faca marinera, y esto era en el mar su entretenimiento favorito.

Los arrapiezos del muelle, para hacerle rabiar, le gritaban:

– ¡Café para el “tío Vicente”!

Y él respondía como si rechazase una intolerable agresión:

– ¡Café para el moño!

Eran los tiempos en que la merluza se pescaba “a la línea”, es decir con anzuelo y cordel, arte que ha desaparecido ya. Era preciso calar los aparejos a una profundidad de 140 brazas, ó de 200, en la época del desove, en que la

pesca buscaba el agua más profunda del cantil. La merluza así pescada, salía viva y coleando, y llegaba a tierra tan hermosa que daba gloria.

El “tío Valiente”, era renombrado también por pescar el mero, en Los Cantos, cerca de la playa “Abascal”, utilizando cordeles verdes. Las marcas para llegar a estas playas, eran el secreto de cada patrón. Además de las generales, cada uno tenía las suyas propias que bajaban con él a la tumba. Estas marcas son los puntos eminentes de tierra, visibles a larga distancia desde el mar. A cada uno de estos puntos, según su forma, les dan los pescadores nombres caprichosos, distintos de aquellos con que figuran en la geografía. Así para ir a “Abascal”, hay que referirse a dos cumbres de los Picos de Europa, una más alta que la otra. Las llaman los pescadores “El Padre y el Hijo”. Otra punta situada más al O. la denominan “la Hijiti”.

Otro pescador célebre de aquella época fue Pablo Gándara (a) “Quijano”. Bajo de estatura pero membrudo y de fuerzas hercúleas, dicen los que le conocieron que tenía pelos en el corazón. Irascible y violento, trataba a la gente de su lancha como un antiguo cómitre a los forzados de su galera. Su gente, sin embargo, le adoraba porque veía en él un hombre superior. A menudo, yendo por la mar, abandonaba el timón y saltaba sobre una bancada, para corregir a bofetadas o cintarazos una torpeza de los remeros. No se sabe de nadie que se atreviese a devolverle un golpe, y eso que no eran precisamente mansos corderos los que él regía.

Sirviendo al Rey le sorprendió en Cartagena el movimiento cantonal, y figuró entre los sublevados a las órdenes de Antoñete Gálvez. Estuvo por esto en presidio. Conocía la costa y los secretos del mar como pocos. Hallándose un día de mal tiempo en la playa llamada “El Jardín”, ya abandonada, pasó el Alfonso XIII, que se dirigía a Santander. Muy apurado por las condiciones difíciles en que se presentaba la entrada, el capitán rogó a Quijano que subiera a bordo como práctico y aquel hombre, que nunca había pisado la cubierta de barcos de alto bordo, y de vapor menos, dirigió la maniobra con tal pericia, que el pasaje prorrumpió en una ovación cerrada, y abrió una suscripción para gratificarle.

Siendo alcalde de mar, en unos días de mal tiempo en que había dado la orden de no salir, oyó quejarse a unos vizcaínos. Decían que como el alcalde tenía bien cubierto el riñón, no le importaba que dejaran de pescar los pobres. Oír esto Quijano y montar en cólera fue cosa de un momento: – *Vais a ver lo que son los montañeses* – dijo a los pescadores forasteros, y reunió a los diputados del gremio – así se llamaban los encargados de cantar el “apu-

ya”, y les ordenó que diesen el tradicional aviso. Retumbó el “apuya” aquella madrugada tormentosa en las calles Alta y de la Mar, donde vivían los pescadores santanderinos, y las embarcaciones salieron del puerto.

Hacía un tiempo durísimo. Tanto, que los vizcaínos arrepentidos de su ligereza, regresaron a poco sin pescar. Solo Pablo Gándara (a) “Quijano”, llegó con los suyos a la playa, y tanto era el viento que no pudiendo ir avante con la embarcación a pesar de sus veinte remos, hubo que bogar de proa para atrás, en vez de hacerlo de popa, y así amadrinó la cuerda a los gavietes, y empezó a meter besugos a bordo. Después de esta hazaña nadie se atrevió a criticar sus decisiones.

Así eran los hombres de aquellos tiempos; aquellos hombres cuyos funerales cantó Pereda en “El fin de una raza”. Aún quedaron algunos, como los ya mencionados, mas llegaron a viejos y achacosos, hasta nuestros días. Hoy los pescadores son otra cosa – aunque su valor sigue siendo el antiguo – pero la civilización les ha reformado.

Muchas buenas costumbres han desaparecido. En los tiempos que aquí evocamos se cantaba el “apuya”, una hora antes de la salida de las embarcaciones, para que los pescadores fuesen a misa.

Ningún pescador salía a la mar sin haberla oído.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

2.- El caso del tío Pío

Diario La Atalaya 29 de diciembre de 1918

Este tío Pío ha cumplido los setenta y nueve años de edad. Sin embargo, no es una ruina. Aún tiene vigor para estar al remo tres ó cuatro horas, las que sean precisas; para levantarse apenas amanece y para aguantar chubascos y cellisca. Es uno de esos marineros apergaminados, con su blanca sotabarba a la holandesa; su rostro cobrizo y curado por la intemperie, parece escapado de un cromó.

Ahora que los marineros y los pescadores en nada se diferencian por su aspecto del herrero o del ebanista, este tío Pío es un ejemplar único, una figura histórica.

El tío Pío es el único superviviente de la generación que conoció y describió Pereda. Sabemos cuánto se ha abusado de este adjetivo. Todos los días nos presentan los periódicos y libros al “último hidalgo”, al “último romántico”, al “último Quijote”. Sin embargo, por lo que se refiere a este viejecito se puede decir que es verdad. En todo Santander no queda otra figura como la suya, en la que parece haberse refugiado todos los rasgos distintivos de la vieja raza pescadora. Viéndole se cree estar en presencia de “Trementorio” el de “El fin de una raza”.

El tío Pío es callealtero. Fue vecino del famoso “Pae Apolinar”, del que vivió puerta con puerta, en una casa que ya no existe. De aquel pintoresco y evangélico exclaustro, guarda un recuerdo vívido e imborrable. Y lo mismo de toda la vieja calle Alta, y de toda la antigua bahía santanderina.

Oyéndole hablar de estas cosas, de que nosotros no tenemos ni idea, no otras referencias que las puramente literarias, nos imaginamos la amargura de estos hombres que sobreviven a su época y que sin haber abandonado los límites de su ciudad, se encuentran como en un lugar de destierro, en un pueblo que no es el suyo, entre gentes tan distintas a aquellas que conocieron y que trataron, como si en vez de seguir viviendo en Santander, hubiera sido llevadas a las antípodas. ¿Qué analogía hay entre este Santander, por el que arrastra sus canas el tío Pío y el Santander de su mocedad?

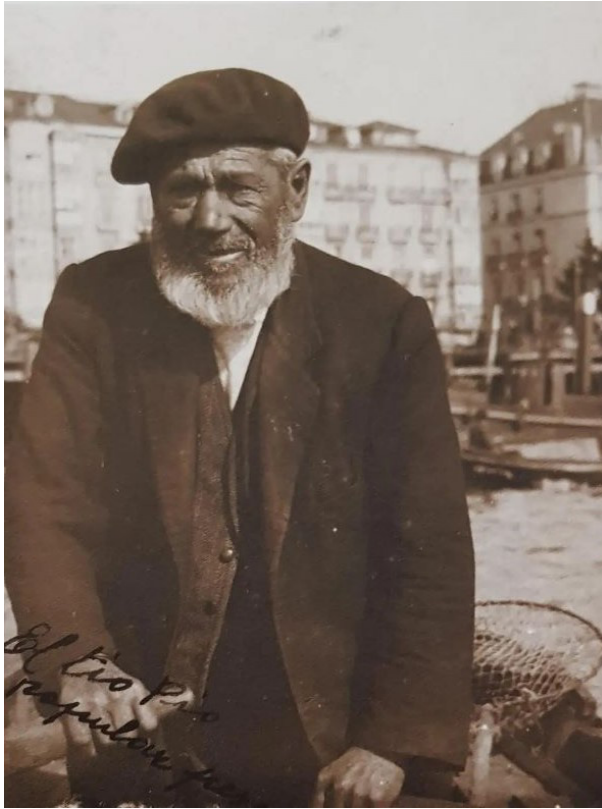
La calle Alta es hoy una vía ancha y espaciosa; con edificios nuevos y grandes; con talleres. Las humildes casucas pescadoras, en que él vivió y en que vivieron también Sotileza y Muergo, desaparecieron sin dejar rastro. El mar, que comía las breñas incultas del Paredón, se ha alejado tanto que casi no se le vislumbra desde allí.

El tío Pío nos va descubriendo cómo era la calle: cómo era la loma inculta que es hoy la actual rampa de Sotileza. Arriba de la loma había una caseta de carabineros; por la ladera bajaba serpenteando una senda que conducía a la misma orilla del mar. Esa senda iba a morir al pie mismo del histórico castillo de San Felipe.

Llenos de colorido y expresión son sus relatos sobre el antiguo puerto. La bahía era, aproximadamente, la mitad de lo que es hoy. En la actual canal, donde hacen la ciaboga los trasatlánticos, no había entonces calado para los bergantines harineros de Cuba. Todo eran páramos, arenales y escollos. Es un encanto oír la conversación pintoresca y arbitraria de este viejo que vivió la vida de las fragatas y de los bergantines santanderinos; que conoció los antiguos almacenes del muelle, a los que llegaban el oleaje en días de temporal; que ha visto la desaparición del Santander viejo y el alumbramiento del moderno. En muchos pueblos antiguos a estos viejos, que son como historias vivientes y como archivos hechos carne, se les reverenciaba y se les guardaba amorosamente: eran sagrados. Y no por ser épocas bárbaras, esta costumbre lo era también, sino muy noble y generosa. Y es lástima que no se practique en la actualidad y que sus beneficios no alcancen al viejo pescador callealtero. Porque el tío Pío, que ha llegado ya a esa cumbre de la vida, sin abandonar un solo momento de la brega diaria; que año tras año ha venido ganando el pan honrado de los suyos, se encuentra hoy, por uno de esos azares de la suerte, solo, sin más amparo que sus brazos y sin poder emplearlos, como antes, en el rudo ejercicio del remo.

En uno de los últimos sures, la embarcación que para él lo era todo, casa, taller, trabajo y recreo, fue deshecha. Y desde entonces el tío Pío no sale a la mar. Pasea por el muelle, tristemente, viendo con envidia el vaivén de las demás embarcaciones. Y el tío Pío sin bote, se morirá. Contribuirán a ello la tristeza y el hambre. Al romperle el temporal el bote, fue como si le hubiera roto los dos brazos. Anda y se mueve como un inválido.

Un colaborador de El Cantábrico, don Andrés Tamés, ha emprendido una generosa cruzada, para que al tío Pío, única representación que nos queda del Santander de Sotileza, se le costee por el Gremio de pescadores, o por otras



El Tío Pío, viejo pescador callealtero, en su bote en la bahía de Santander.

Foto Luis Ceballos.

personas o entidades caritativas, una nueva embarcación que sustituya a la destrozada.

En un artículo que escribe ayer, pide la cooperación de la prensa local. Nosotros nos sumamos a esa campaña. Sería muy cruel que el tío Pío tuviera que acabar sus días en un asilo. Pereda no asignó este triste final a ninguno de los héroes de la epopeya callealtera.

Démosle la pequeña embarcación y que en ella siga bogando, hasta que las fuerzas se le acaben. Por el honor de la calle Alta, de la vieja y gloriosa calle Alta, la de los remeros invencibles...

3.- Santander en el siglo XVIII

La Administración de marina.- Las obras del puerto

Diario La Atalaya 2 de enero de 1919

La Montaña, revista de la colonia Montañesa, La Habana 2 de agosto de 1919 Sigamos con la curiosísima “Guía manual de Santander para el año 1793”, del que ya hemos hecho referencia en otros artículos. En alguno de éstos desglosamos del cuerpo del interesante librito, las noticias que se referían a la vida religiosa de Santander en aquellos años. Hoy vamos a recoger todos los datos que acerca de la vida marítima de Santander contiene el libro.

Empecemos por el Consulado. No se puede hacer la historia de nuestro puerto sin referirse necesariamente al Consulado. A aquella institución benemérita deben los santanderinos buena parte de sus adelantos y prosperidad. A expensas del Consulado se construyó, en 1839, el faro de Cabo Mayor, obra importantísima para aquel tiempo y en la cual se invirtieron cuantiosos recursos; el Consulado contribuyó a la construcción de los muelles del puerto,



Escudo tallado del Real Consulado de Santander. Finales del siglo XVIII.

Museo Marítimo del Cantábrico de Santander

y fundó y sostuvo a sus expensas durante muchos años la escuela de Náutica santanderina, de la que han salido tantos y tan beneméritos navegantes.

El Real Tribunal del Consulado de Santander y su provincia, que así se denominaba esta entidad, fue erigido por Real Cédula de 29 de noviembre de 1785. En la época de la publicación de la Guía, años de 1793, es decir ocho años después de su fundación, la constituían don Manuel de Ceballos Guerra, conde de Villafuerte y caballero de la orden de Calatrava, como prior; como cónsules primero y segundo, don José González de la Campa y don José de la Pedrueca Cantolla; como consiliarios hacendados, don Joaquín Fernández Velasco y don Joaquín Pérez Cossío; como consiliarios comerciantes, don Francisco de Bolantín Fernández y don Juan Antonio de la Cuesta; como consiliario mercader, don José Francisco Ester; como consiliario fabricante, don Pedro González; como secretario, don Francisco de Pereda Somonte; como contador, don Francisco de Vitórica; como tesorero, don Antonio de Sara y como asesor don Agustín de la Horna.

Había además el cargo de colector, por su Majestad, del derecho de avería en el puerto de Santander, y en los demás de la provincia, sometidos a la jurisdicción del Consulado. Eran colectores los siguientes:

De Santander, don Diego de Tricio y Nájera, administrador de la Aduana, y don Pedro García Diego autor de la Guía. De Suances, don José de Galán. De Comillas don Juan Antonio Cóbreces. De San Vicente don José Sánchez Bracho. De Laredo don Francisco Ruiz de la Escalera. De Castro don Nicolás de Ocharan y de Santoña don Francisco de la Serna.

Existía además un veedor del Consulado para el reconocimiento de embarcaciones y tres corredores marítimos que eran: don José de la Sarra Miera, don Alejandro Iglesias y don Juan Bautista Horteiux. Las autoridades de Marina eran: Un ministro principal en la provincia, un oficial del ministerio y un meritorio. Había subdelegados de estas autoridades en Suances, Comillas, San Vicente de la Barquera, Castro Urdiales, Laredo y Real Astillero de Guarnizo. La justicia de Marina la ejercían un ministro principal, un auditor, un escribano y dos alguaciles. Había además, un Juzgado de alzadas y apelaciones del Real Consulado y otro de arribadas de Indias.

En la época que estamos estudiando, las obras de los muelles estaban en plena actividad. Costeaban estas obras la ciudad y el Consulado, con arreglo a una real orden de 29 de diciembre de 1792. Para ejecutar estas obras se dispuso que vinieran desde la fábrica de la Cavada los hermanos don Francisco y don Juan Solinis, bajo cuya dirección se construyó el muelle que llevó

luego su nombre, comprendido desde la Ribera a la rampa del Consulado que existía en la vieja y desaparecida dársena.

De director de todas las obras estaba don Agustín de Colosina, caballero de la orden de Santiago, cuyos servicios eminentes premió la ciudad dando su nombre a la calle que actualmente ostenta. Había además para estas obras un interventor don Nicolás de Arizmendi, un guarda-almacén y listadores y depositarios de caudales.

En aquella época el comercio, temeroso de que las arenas arrastradas por el río Cubas llegasen a cegar el puerto, se dirigió al Rey pidiéndole la desviación del curso del mencionado río. Este proyecto, por lo audaz, asustaría hoy; sin embargo, entonces se tomó en consideración y vino comisionado para estudiarle, el capitán de fragata don Wolfango de Mucha. Con este motivo hizo el comercio grandes sacrificios que no llegaron a verse recompensados por el éxito.

Las arenas del río Cubas constituían, ya en aquellos días, uno de los problemas que más interesaban a los santanderinos. En la Real Cédula de creación del Consulado y en su artículo 54 se encarga a esta entidad que, de acuerdo con el Ayuntamiento; proporcione los medios más adecuados “para evitar los perjuicios que causa el río Cubas”.

¿En qué condiciones se encontraba entonces el puerto?. Tenemos a la vista un documento muy curioso, que lleva fecha de 6 de junio de 1780, y en que se dan minuciosos detalles acerca de los calados de la bahía. Lo suscribe el brigadier e ingeniero en jefe don Juan de Escofet, comisionado por el Rey para formar los proyectos de la dársena. Este señor, deseando ampliar su comisión y manifestar a Su Majestad las mayores ventajas que la ría y puerto pueden producir para los buenos efectos del Real Servicio y del Comercio, el 26 de mayo de aquél año reconoció y sondeó el puerto, encontrando un nuevo canal para su entrada, que después de varias repeticiones de sondeo, juzgó ser mucho mejor que el que hasta entonces seguían los prácticos.

En vista de este descubrimiento se acordó un sondeo más detenido que se celebró el día 2 de junio, a las nueve de la mañana, que era la hora de la bajamar de la luna nueva. A este sondeo asistieron representaciones de las autoridades de Marina y de otras entidades locales. “Todos los cuales, en siete lanchas – dice la relación – acompañaron al señor Escofet”. “A la hora referida de la bajamar se empezó la demarcación demorando el castillo de San Martín al N.E. 6º Norte, enfilada la piedra con las puntas del castillo de la Cerda, que es la entrada del nuevo canal”.

“Se sondeó de medio en medio cable y se halló que el menor fondo en la entrada del puerto era de 14 pies, y siguiendo por el referido rumbo hasta quedar el castillo se San Martín, Norte 6 grados, al Este, se halló aumentado el fondo, y de aquí, gobernando al monte de Loreto ó Peña Castillo hasta el fondeadero de los navíos de guerra, se halló siempre el aumento de fondo, hasta terminar en 39 pies, que es el mayor que se encontró, y habiendo subido la pleamar del mismo día trece pies y medio sobre la baja, resulta que el menor fondo en la pleamar se halla en dicho canal de 26 pies y medio, que es muy sobrado para que pueda entrar en él cualquier navío de guerra del mayor porte, y hecha la expresada diligencia se retiraron todos, admirados que en tal situación se hallase un canal de tanta profundidad, que por su recitud, siguiendo casi la línea del Este al Oeste, tiene por la parte menos ancha 800 pies útiles para el paso de navíos, y con acuerdo de todos los inteligentes y prácticos se resolvió que era muy preferible su uso al canal que hasta entonces se seguía para la entrada del puerto, por ser éste muy estrecho, con varias inflexiones del rumbo y de menos fondo en algunas partes”

Eran entonces prácticos del puerto para la entrada y salida de las embarcaciones de su Majestad, don José de Escobedo, don Juan Antonio Cabadas, don Ignacio Gandarillas y don Emeterio Bolado y para las embarcaciones mercantes don Agustín Gandarillas, don José Neto, don Francisco Gandarillas, don Manuel de Ceballos, don Juan de Ceballos, don Joaquin Polidura, don Juan de San Juan y don Juan de la Vega.

El gremio de marineros tenía para su gobierno la siguiente Junta:

Alcalde de mar don Francisco Solas, Alcalde segundo don Francisco de la Vega, Procurador de Cabildo don Francisco Xavier de Heras y mayordomo don Francisco Xavier Sánchez.

Durante aquel año entraron en el puerto tres buques de la Real Armada y 696 mercantes, de los cuales 74 fueron franceses, 26 ingleses, 5 portugueses, 18 holandeses, 17 americanos, 3 hamburgueses y 1 danziske. Aquel mismo año salieron de Santander para América 78 buques con frutos, cuyo valor ascendía a 24.166.56 reales y entraron buques con mercancías por valor de 42.469.853. El derecho de avería del Real Consulado importó 665.262 reales y 19 maravedises y por esta cantidad – dice en sus “Efemérides” don José Antonio del Río – se deduce que el valor de lo introducido y exportado por mar había sido de 133.052.510 reales de vellón.

4.- La infancia abandonada

Hace falta un asilo naval

Diario La Atalaya 4 de enero de 1919

No había amanecido aún y oficialmente era ya de día. Las sombras negras de la noche encapotaban el cielo tormentoso. La lluvia y el viento barrían la desolada meseta de los muelles, haciendo brillar entre las sombras el recio maderamen, bruñido por la humedad y el temporal. Los obreros que se dirigían al trabajo pasaban a grandes pasos como sombras chinescas, ocultos, bustos y rostros, en las zamarras y los tapabocas.

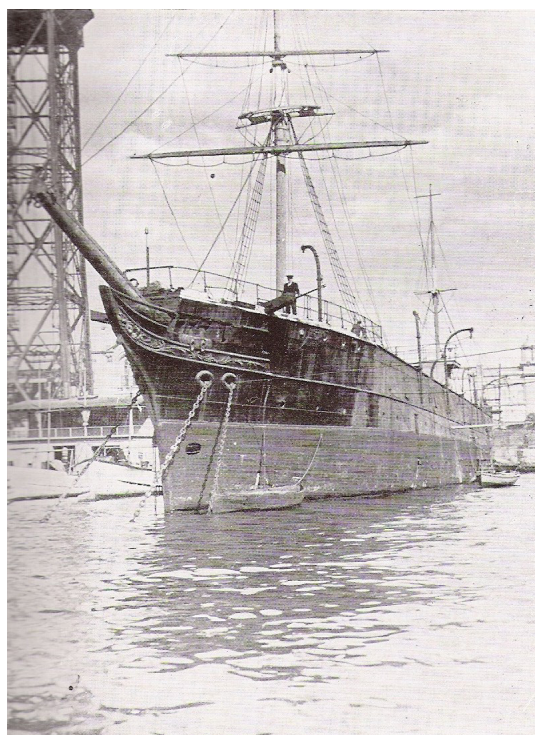
De pronto nuestros pies tropezaron en un bulto informe. Sentimos estremecerse algo bajo nuestras botas, la impresión fue como si hubiésemos pisado una culebra. Nos detuvimos y observamos atentamente. El bulto informe que, a nuestro contacto, se había estremecido, había vuelto a recuperar su inmovilidad y su rigidez. Del bulto se escapaba como un jadeo humano; se distinguían algunos harapos. Inclinandonos sobre ellos, descubrimos que la masa informe tenía aspecto y proporciones de cuerpo humano; mejor dicho, de cuerpos humanos. Eran dos cuerpos, tendido uno sobre otro, en estrecha amalgama y ligazón. Los dos pertenecían a dos criaturas jóvenes. Pronto adivinamos la verdad; se trataba de dos raterillos, dos muchachos, como de 14 ó 15 años, que se habían quedado a dormir allí, sobre las tablas rezumantes de humedad del muelle, pegados a la fachada de maderas de la caseta embarcadero y sin otro amparo que el débil del alero, ineficaz para protegerles del viento, de la lluvia y del frío.

Uno estaba hecho un ovillo con la cabeza y los pies juntos, como en un alarde de descoyuntamiento. Y servía con su cuerpo de almohada al otro, que extendía a lo largo de la caseta, sus piernas casi desnudas, mal cubiertas por unos pantalones de mahón y los pies descalzos.

Nosotros, que acabábamos de dejar un lecho blando y confortable, que llegábamos arropados en el recio paño de un gabán, sentimos un estremecimiento. Como si nos hubiesen metido hielo en la médula. ¿Pero será posible que haya nadie capaz de pasar una noche espantosa en esas condiciones? ¿Pero es que Santander es un pueblo cristiano?.

– *Son dos “randas”* – dijo, a nuestro lado, alguien – *No tienen casa, ni les hace caso la familia; de día apañan lo que pueden y de noche duermen donde les coge...*

Eran, efectivamente, carne de quincena y carne de horca lo que teníamos ante los ojos. Imaginamos su despertar después de aquél reposo horrendo, con los estómagos vacíos, los miembros ateridos y amoratados. Sería un despertar como el de los lobos, que se desesperaran hambrientos en las breñas nevadas. Y por una extraña asociación de ideas, ante el doloroso y vergonzoso cuadro, vino a nosotros un breve suelto que habíamos leído un día antes en un diario local. En este suelto se llamaba la atención sobre un peligro posible: el que España pudiese carecer el día de mañana, de hombres de mar para tripular sus barcos mercantes. El articulista señalaba la escasez, que se sentía ya, de buenos timoneles y buenos fogoneros.



Corbeta Tornado sede del Asilo Naval Español de Barcelona, fundado en 1877 para los huérfanos de marinos.

Y del maridaje de estas dos ideas alumbró en nosotros el recuerdo del Asilo naval. Hace años libramos, en estas columnas, una descomunal batalla para que se estableciese en nuestro puerto ese Asilo. Dos queridos amigos nuestros, los capitanes de barco don Baldomero Perales y don Julio Haro, nos acompañaron en aquella campaña. Pedíamos que se solicitase del Gobierno un casco viejo, donde la benéfica Institución pudiera establecerse. Nuestras voces y nuestras advertencias cayeron en el vacío. Y he aquí como al cabo de los años, el encuentro en esta mañana tormentosa, de los dos raquerillos, durmiendo en las tablas, viene a convencernos de que entonces teníamos razón y nos anima a reincidir.

El Asilo naval no es solo una obra de caridad, sino también de alto interés nacional. El Asilo podía ser un lugar de corrección para todos esos muchachos desamparados que duermen de noche sobre los muelles, y que dedican su vigor juvenil al aprendizaje del delito. Ahorraría a la justicia muchos folios y a la nómina carcelaria muchas bocas. Arrancaría muchas vidas tiernas al hospital y al cementerio. Y, sobre todo, daría a la navegación española, un plantel de buenos y útiles marineros.

Nosotros hemos visto el admirable funcionamiento de los Asilos navales ingleses. En el Támesis, en el Tyne, en los grandes ríos industriales del poderoso Reino Unido; en las grandes radas como Plymouth y Southampton, nos ha maravillado muchas veces, la venerable mole de uno de esos cascos de navíos antiguos, hace mucho tiempo fuera de servicio. Son los Asilos-escuelas flotantes. En sus costados se leen, en grandes letras, nombres célebres en los fastos marítimos de Albión. Nombres que nos hablan de Crimea, de China y de las Indias. A primera vista parecen colocados allí como reliquias históricas en una vitrina. Pero bien pronto se descubre que la vida sigue animando los cascos gloriosos. Sobre cubierta están formados, moviéndose ordenadamente, a son de cornetas ó entregados a la viril gimnasia náutica, los aprendices de marineros. Son muchachos reclutados en la miseria y en el hampa. Se les inculca el amor al trabajo; se les acostumbra a una disciplina férrea e inflexible y se les enseña un oficio, considerado como uno de los más gloriosos de la nación.

Así forma Inglaterra sus generaciones náuticas, esas generaciones que han asegurado su predominio, desde los tiempos de Drake hasta Aboukir, desde Aboukir hasta Trafalgar y desde Trafalgar hasta nuestros días. ¿Porqué no se hace en España algo semejante? ¿Porqué no se intenta en Santander?



Interior de la corbeta Tornado

España, nación eminentemente marítima, cuyo porvenir está en el mar; que tiene extensos litorales a tres mares distintos, y que tiene una tradición náutica de descubridores y navegantes inmortales, necesita los hombres que han de tripular sus flotas futuras. Y el hombre de mar no se improvisa, sino que es necesario irlo moldeando en el barro fresco de la infancia.

Esta es la misión que están llamadas a cumplir las Escuelas-Asilo navales. Redimir la infancia vagabunda de los muelles; aprovechar y encauzar sabiamente su instinto marino, y convertirla en un plantel de futuros trabajadores. Ideal cristiano e ideal patriótico. Los buenos ciudadanos que lo realizaran, merecerían bien de la Patria y de Dios.

PICK

5.- Santander en el siglo XVIII

Datos para la historia del puerto y de la marina montañesa

Diario La Atalaya 9 de enero de 1919
La Montaña, revista de la colonia montañesa.
La Habana 26 de abril de 1919

Ahora que están nuevamente de actualidad los problemas del puerto, y que todas las entidades locales, gestionan la designación de Santander como punto de partida de los nuevos servicios trasatlánticos de Norteamérica, es curioso y conveniente volver la vista atrás y ver qué problemas eran los que preocupaban a los santanderinos de hace años.

Fijémonos, por ejemplo, en el siglo XVIII, que es uno de los más interesantes de la historia de Santander, no solo por haberse constituido en él nuestra provincia, sino porque en sus postrimerías fue cuando se acometieron con un plan científico y con arreglo a proyectos meditados, las obras de construcción de nuestro muelle.

Al siglo XVIII pertenecen, en efecto, los nombres de Solinis y Colosía, que son los que echaron los cimientos de las obras del puerto actual.

Aparte de otros documentos fehacientes sobre las aspiraciones de los santanderinos de entonces, en relación con el tráfico marítimo, que existen en archivos y protocolos, encontramos a mano la curiosísima excepción que el Gremio de comerciantes y Ayuntamiento de Santander, elevaron a uno de los santanderinos más influyentes de aquella época, el señor marqués de la Conquista Real, teniente general de los ejércitos nacionales.

Lleva esta exposición fecha de 1º de diciembre de 1778 y el siguiente epígrafe ó encabezamiento:

“Razones por las cuales (entre otras muchas) será conveniente y utilísimo el establecimiento del Consulado en la Ciudad y Puerto de Santander, habilitado para el comercio con las Indias”.

Por su mucha extensión no reproducimos íntegro el curiosísimo documento, y nos limitamos solo a transcribir aquella parte que se refiere a la entrada y salida de buques en el puerto, y a las condiciones en que se hacía en la bahía el servicio marítimo.

– “En cada año – empieza diciendo – entran en el puerto de Santander más de doscientos navíos de todas naciones, con la precisa obligación de tomar piloto práctico del mismo puerto. Pero como, por lo regular, a los navíos en alta mar, que se reconoce buscan el puerto, abordan dos lanchas, que suelen llegar a un tiempo, se movía disputa de a cual de ellas correspondía el pilotaje y se convinieron entre si los marineros del puerto de Santander, en que debería ser piloto para la entrada y salida del navío, aquel marinero que se posesione el primero sobre la cubierta del navío, sin hacerse entre ellos distinción alguna en la pericia práctica y conocimiento del canal, igualándose todos en el talento. En el día se observa este irritante convenio y así suele acaecer, caer, por desgracia del navío, la suerte del piloto de entrada, en un ignorante, y vara la embarcación, siguiéndose a ésta con la carga considerables perjuicios y al puerto deshonor

Para abolir este pernicioso abuso, proporcionará el Consulado, arbitrios para la dotación de un piloto mayor inteligente, a quien deberán estar sujetos todos los patrones de lanchas y capitanes de embarcaciones; éstos para conformarse con el número de lanchas que prefije el piloto mayor para la entrada y salida, según exijan las circunstancias del tiempo y aquellos para acudir prontamente con sus lanchas”.

¿Cuál era la importancia de nuestro comercio y nuestra flota en aquellos días? En la misma exposición encontramos otro párrafo en que se nos da cuenta bastante aproximada de esos extremos. El pabellón de Santander recorría entonces todos los mares; iban nuestras fragatas y bergantines al Norte, y a todas las Américas, tanto a las Antillas como a la del Sur. De aquellos virreinos, llegaban ricos cargamentos y allí se exportaban trigos y harinas en gran cantidad.

Hablando de la importancia de este tráfico, dice la exposición:

“Para el establecimiento del Consulado y formación de su comunidad, hay suficiente número de sujetos aptos en el puerto de Santander, porque, además de la multitud de personas, de tiendas abiertas, se cuentan en el día, 22 del gremio de comercio, de los cuales los unos comercian solamente por mayor, y los otros por mayor y por menor, teniendo en actual navegación seis navíos, dos de ellos para Buenos Aires, otro principiado a cargar para la Habana, y los tres en la carrera del Norte, esperándose en breve tener mayor número de navíos de los naturalizados en este puerto, para aprovecharse de las evidentes utilidades que, establecido el Consulado, proporciona su habilitación para el libre uso a las Indias, agregándose a esto haberse vendido en

Santander de 25 a 30.000 quintales de bacalao, en cada año de los últimos más inmediatos a la desavenencia entre los anglo-americanos y la Inglaterra; y finalmente por el producto de su aduana en estos últimos trece años, se evidencia y prueba el progresivo acrecentamiento de comercio en esta ciudad, en la que establecido el Consulado con las formalidades preeminentes y demás correspondientes que gozan otros del Reino, extensivas a todos los puertos de la costa y demás pueblos de comercio en el Obispado y Bastón, se puede esperar el logro de las gracias que la benignidad de Su Majestad se ha dignado franquear a todos sus vasallos de estos Reinos y de las Indias y que tengan entero cumplimiento sus soberanas benignas intenciones.”

Firma el documento, en virtud de poder que acompaña del gremio de comerciantes, Joseph Carlos González.

Con razón dice el autor de las Efemérides, al hablar de los santanderinos del siglo XVIII:

“Ellos no pararon hasta conseguir que Santander fuese ciudad, que luego se erigiese en capital de diócesis, luego que tuviese un Consulado que diese prestigio a su comercio y velase por la prosperidad del tráfico, para que fuese después cabeza de provincia; y al propio tiempo que se ocupaban de adquirir esos honrosos y utilísimos honores y ascensos, procuraban dotar a la ciudad de cuanto pudiera contribuir a su ornato, mayor comodidad y facilidad del tráfico, consiguiendo del Gobierno que hiciese construir una Aduana, cuyo edificio prueba por si solo la influencia ó el buen nombre que Santander tenía en aquella época, ó que Gobierno y Ciudad estaban conformes en pensar que a Santander le esperaba un seguro y grande porvenir; y lo mismo decimos en lo referente a muelles”.

La fe de aquellos hombres, que el autor de las “Efemérides” ensalza, hizo posible el Santander actual. Acaso le columbraron en sus sueños y trabajaron desinteresadamente, sabiendo que trabajaban para la posteridad.

Sembradores abnegados abrieron la tierra y echaron el grano que otros habían de recoger. Tienen derecho a una página de honor en los anales de la ciudad.

6.- El año, la noche y el día de la explosión

La Montaña revista de la colonia montañesa.- La Habana 11 de enero de 1919

Cuando la explosión del *Cabo Machichaco* éramos nosotros unos rapaces que empezábamos a ir a la escuela. Quizás sean los recuerdos de la infancia los que con caracteres más vivos y más hondos se graban en nuestra mente. Con el continuo rodar de los años van desapareciendo los paisajes intermedios, los de la adolescencia, los del principio de la edad viril. Los de la infancia permanecen fijos e inmutables, y probablemente, solo desaparecerán cuando se cierren nuestros ojos.

Así nosotros que no nos acordamos de con quién comimos anteayer; que tenemos solo ideas vagas de lo que nos ocurrió el año pasado, parece que tenemos aún delante, como si fuésemos a entrar en ella, aquella aula de don Santiago Gutiérrez Franco, establecida en un lóbrego piso de la antigua calle del Peso, hoy de don Antonio de la Dehesa. En aquella escuela se educaron la mayor parte de los santanderinos de la generación actual. Tenía don Santiago y tuvo hasta su muerte, fama de experto y hábil pedagogo, y lo cierto es, que tuvo buena mano para sacar excelentes discípulos que honraron su nombre y que veneran su memoria.

Ahí en esa hospitalaria tierra de La Habana, y donde se prueba el temple de alma de millares de montañeses, habrá seguramente muchos compañeros nuestros de escuela, que al ver evocado el nombre del maestro venerable, experimenten una emoción semejante a la que experimentamos nosotros al trazar estas líneas.

Corría a su fin el año 1893. Era aquél año pródigo en sucesos luctuosos para España. En las tertulias caseras, a la que asistíamos como oyentes, sin voz ni voto, oíamos hablar a las personas mayores, con la voz grave, y el ceño fruncido. Recordamos los temas principales de aquellas conversaciones: el cólera, que había hecho su aparición en algunas regiones de la península, y los sucesos de Melilla, aquellos sucesos que tan profunda impresión produjeron en el país, y cuyos hechos culminantes fueron la muerte del general

Margallo y la embajada extraordinaria, que presidida por Martínez Campos, fue a Marrakech.

Empezaba también entonces la publicación del Blanco y Negro. Recordamos el deleite que en nuestras almas infantiles produjeron aquellos limpios grabados de la revista que vino a revolucionar los moldes de la prensa ilustrada española. En aquel año habíamos asistido también a un motín popular. El pueblo se había alzado airadamente contra el ayuntamiento, culpándole de negligencia y de abandono de los servicios públicos. El motivo fue el incendio de unas casas en la calle de Peña Herbosa, siniestro en que se demostró la desorganización del cuerpo municipal de bomberos.

Pasábamos nosotros a paso ligero, llevados de la mano de una vieja criada, por la plaza de la Constitución entre los grupos iracundos, cuando la guardia civil, apostada en los soportales del ayuntamiento, inició una carga. El terror de aquel cuadro, sigue aún plasmado en nuestra alma. De toda nuestra vida nos ha quedado, dos ó tres terrores supremos. El terror de aquella noche es uno de ellos. Otro es el terror, enorme, de apocalipsis de la explosión.

¿Cómo fue la explosión? Volvemos a vivir aquel día solo con cerrar un poco los ojos, y dejar que los fantasmas del recuerdo ocupen su lugar en la mente. Es completa la ilusión.

Habíamos corrido la escuela aquella tarde. Después de haber granujeado por los prados del Alta, cometiendo toda clase de fechorías, regresábamos a la ciudad en nutrido grupo – algunos de los que le componían son hoy millonarios y personas de nota – amargada la satisfacción de la tarde dichosa, con la perspectiva de la casa de don Santiago, que forzosamente habíamos de ver al otro día.

Bajamos por la Florida, y llegábamos a la calle de Rubio, donde estaba instalado el cuartel de la guardia civil. Un guardia que hacía centinela en la puerta explicaba a un grupo de mujeres, un pavoroso incendio que a la sazón estaba en plena actividad. Se trataba de un hermoso vapor de carga que en el muelle estaba ardiendo en pompa.

Oír esto, y disiparse como por ensalmo en el bando juvenil los remordimientos de los novillos hechos, y el miedo a sus consecuencias, fue obra de un segundo. A lo largo de la calle, corrimos de firme, con el ansia de llegar a tiempo de presenciar el curioso espectáculo. Pero a media calle, nos detuvo en seco, algo insólito, horrendo, brutal, algo que no habíamos visto, sentido, ni oído hasta entonces, y que no vimos, sentimos, ni oímos después. En la guerra europea nos figuramos que debe haber habido algo semejante.

Fue primero la oscilación violenta del suelo, como si le sacudiese una conmoción subterránea. Tuvimos que afianzarnos unos en otros para no caer. Y al mismo tiempo, con décimas de segundo de intervalo al entenebrecimiento de la atmósfera, convirtiéndose de súbito la soleada y alegre tarde otoñal, en una noche pavorosa, y luego como un mazazo en la cabeza, que nos aturdió, nos dejó sordos, nos insensibilizó.

¿Cuánto tiempo permanecemos en este estado de aturdimiento? Muy poco, pues todas estas impresiones se sucedían con rapidez vertiginosa. Millares de fragmentos de cristal que caían al lado nuestro sobre la acera, con estrepitosa algarabía, nos volvieron el uso de todas nuestras facultades. Lo primero que hicimos fue gritar. Un clamor desesperado, un enorme gemido como solo debe oírse en los infiernos:

– ¡Madre!

– ¡Mamá!

Llamábamos a nuestras madres, con el instinto de los polluelos que a la vista del milano buscan el cobijo de las alas y del calor materno.

Pero nuestros gritos se perdieron en el ¡ay! horrendo que llegaba de todos los puntos de la ciudad. ¿Cuántos hombres, cuántas mujeres, cuántos niños lloraban, gritaban e imploraban al mismo tiempo en aquél minuto trágico?. Fue un sollozo de millares de almas; de todo Santander sobrecogido del mismo espanto y del mismo horror que nosotros.

De todos los portales empezaron a afluir a la vía pública oleadas humanas. Salían las mujeres desmelenadas, destocadas, con los ojos de espanto; los hombres pálidos, convulsos, asombrados. Se oían frases incoherentes.

– ¡Este es el fin del mundo!

– ¡Es un temblor de tierra!

Y los gritos de las personas de los mismos familiares llamándose en medio de la atroz confusión.

– ¡Hijo, hijo mío!

– ¡Hermano!

– ¡Aquí! ¡Aquí!

El guardia civil que estaba de centinela en el cuartel, pasó como una exhalación junto a nosotros. De sus labios salió antes que de ningunos otros, la versión exacta de lo sucedido:

– ¡Es el vapor que estaba ardiendo! ¡Acaba de estallar!

Y casi al mismo tiempo en una carrera loca, insensata, fabulosa, vimos desembocar por la esquina un pelotón de hombres trágicos, con los trajes des-

hechos, los rostros teñidos de negro. Sobre este negro, lucía en algunos una mancha roja y sangrienta. Vimos que algunos se tambaleaban como borrachos, y alguno cayó. Y el guardia civil entonces sacó del cuartel una silla, sentó en ella al caído, y en brazos, con otro compañero llevaron al exánime mozo, calle adelante no sabemos donde.

El pelotón trágico procedía de Maliaño. Eran los primeros supervivientes, y los primeros heridos que llegaban al corazón de la ciudad, desde el lugar de la catástrofe. En un minuto a lo sumo, habían salvado una distancia, que de ordinario no se recorre en media hora.

No tratamos de describir la catástrofe, que la pluma inmortal de Pereda, perpetuó en un libro magnífico. Tratamos solo de reflejar nuestras impresiones de niños en el día terrible.

Aunque nuestras casas habían quedado casi inhabitables, cubiertas de escombros de los tabiques derribados, en ellas fuimos recludos desde que nuestras familias nos pudieron encontrar. Vivíamos entonces en la calle de Burgos. Otras familias conocidas habían ido a refugiarse allí, huyendo de sus domicilios en zonas consideradas de más peligro.

Recordamos perfectamente el espectáculo de tantas mujeres reunidas, arrodilladas ante un crucifijo, rezando el Rosario entre sollozos y ayes entrecortados. Aquella noche no durmió nadie ni en nuestra casa ni en ninguna casa de Santander. En las calles reinaba un silencio de tumba. Gran parte de la población había huido a las afueras. Los que permanecían en sus casas lloraban o rezaban quedamente, como nosotros.

De vez en cuando llegaba alguna voz airada; el rechinar de las ruedas de unos carros. Eran las carretas en que subían al Hospital los restos mutilados que se encontraban. Parece mentira que a esta serie de horrores se pudiese añadir un horror más. Y le hubo, sin embargo. Los que rezábamos el Rosario, tuvimos que interrumpirle de pronto. Se acababa de oír el tañido lúgubre de la campana del Hospital lanzado a rebato. Alguien gritó: *¡El Hospital está ardiendo!* Y la sangre dejó de circular en todas las venas.

Llegamos en tropel al balcón, situado en frente del benéfico establecimiento. Sobre la calle de Menéndez de Luarca, encendiendo todo el negro cielo, se elevaba una enorme cúpula de llamas. Parecía en efecto que el Hospital ardía. Su campana seguía tocando a rebato.

Hasta la mañana siguiente no supimos la verdad. Por fortuna el Hospital no había ardido. El resplandor siniestro de la noche, procedía de las casas de la calle de Méndez Núñez, reducidas por la explosión a pavesas.

Aquella misma mañana oímos por primera vez los nombres de algunos muertos: el marqués de Casa Pombo; el gobernador civil señor Somoza, el comandante de Marina...

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

7.- Santander, puerto harinero

Evocaciones del pasado

Diario La Atalaya 20 de enero de 1919

La Montaña revista de la colonia montañesa.

La Habana 29 de marzo de 1919

Nosotros hemos conocido los últimos barcos harineros. Eran aquellos vapores de Serra, *La Flecha* y *Arrótegui*, que tanta animación prestaban a nuestros muelles durante los últimos tiempos de la dominación española en Cuba y Puerto Rico. Primero había habido las fragatas y bergantines harineros la *Flora*, la *Don Juan*, la *Ecuador*, la *Castilla*. A estos no llegamos a conocerles, pero tenemos referencias tuyas, de viejos tripulantes y santanderinos cincuentones, y por estas referencias hemos llegado a amarles. Pero con la pérdida de las colonias desapareció el último vestigio de aquel importante comercio que fue durante todo un siglo una inagotable fuente de riqueza para Santander. En el comercio de harinas tienen su origen muchas de las principales fortunas de aquí. Los harineros enriquecidos levantaron las suntuosas casas del muelle y con las onzas acarreadas por aquél tráfico, Santander salió de sus antiguos moldes y rompió el cinturón de sus murallas, iniciándose su progreso urbano. El año 1820 fue cuando las exportaciones de harina por nuestra bahía empezaron a tener una real y positiva importancia.

“No se conocían más puertos de extracción en España – dice un escritor – que las Aduanas de las provincias de Asturias, Santander y puerto de Bilbao, de donde se surtían Galicia, de harina de trigo; Cádiz y Sevilla, de trigo ayala ó duro y harinas de Castilla; Málaga, Barcelona y demás puertos del Mediterráneo, de trigo blanquillo, harina y legumbres también de Castilla; pero Santander era el puerto principal por donde se extraían aquellos artículos de producción agrícola”.

Toda la actual línea de casas del paseo de Pereda, la ocupaban los almacenes donde esperaba la harina estibada, el momento de embarque. Estos almacenes estaban a la orilla mismas del mar, que en días de Sur, penetraba en ellos, causando no pocos desperfectos y pérdidas. Generalmente la harina que llegaba de Castilla en carromatos se embalaba en barriles antes del embarque.

De aquí el auge y la preponderancia que tuvieron en el Santander de aquellos días oficios actualmente casi olvidados: la carretería y la tonelería.

“Desde 1820 a 1846 – volvemos a leer – se establecieron en las provincias de Valladolid, Palencia y Santander, más de 50 fábricas de harina, calculándose que podían moler anualmente más de seis millones de fanegas de trigo, osea más de un millón y medio de arrobas de harinas de flor de primera, de la más exquisita calidad”.

Las “Efemérides de la Provincia de Santander, en el capítulo dedicado a esta materia, nos suministra abundantes datos estadísticos. Y por ellos vemos que no solamente se embarcaban en Santander harinas para las Antillas, sino también para Inglaterra y Francia. Hasta el año 1827 el comercio harinero con esas naciones era muy limitado. Pero ya en 1828 nos encontramos con cifras considerables. Así en ese año salieron de Santander 15 buques españoles que condujeron para Inglaterra 31.430 fanegas, y 17 ingleses que llevaron, con el mismo destino, 30.472. Y para Francia se despacharon cinco buques españoles con 21.393, y un hamburgués con 3.250. En total 49 buques que condujeron 95.993 fanegas.

Para Puerto Rico aquel mismo año solo salió un buque, que condujo 332 barriles de harina, 28 fanegas de garbanzos y 140 quintales de herraje. En cambio la exportación a Cuba fue muy considerable. En aquel año se exportaron de los puertos de España 88.461 barriles, que en casi su totalidad se embarcaron aquí.

No menos importante fue la cantidad de harina en barriles que se embarcó en 1628, para distintas regiones españolas. En nuestra Aduana fueron despachadas 203.116 fanegas de trigo y 567.749 arrobas de harina, en su mayor parte para Cataluña. Hemos tomado los datos de ese año, al azar, como pudiéramos haber tomado los de cualquier otro de los comprendidos en el mismo período.

En el año 1830 entraron y salieron en el puerto de Santander, 863 buques. En ese año se despacharon por las Aduanas de la provincia, las siguientes cantidades: En Santander 471.387 arrobas de harina y 256.675 fanegas de trigo. En Suances 334.607 arrobas y 133.644 fanegas respectivamente. Y en Santoña 57.754 fanegas de trigo.

No era que Santander ejerciese ninguna clase de monopolio. El puesto preeminente que entonces ocupaba nuestro puerto, había sido conquistado en buena lid por las excelentes condiciones de nuestra bahía, y por nuestra cualidad de único puerto castellano. Por real orden de 26 de octubre de 1818

se había dispuesto que quedasen habilitados también para la exportación de granos y harinas de Castilla para el Extranjero, los puertos de Alicante y Cartagena. Es decir, que el periodo de nuestra mayor actividad exportadora corresponde a los años en que estaba establecida la competencia.

Hacia 1846 – dicen las “Efemérides” – eran ya bastantes los puertos que mandaban a Cataluña cantidades importantes de cereales y harina, pero Santander era en cereales, uno de los primeros y en harinas siempre el primero.

Para comprender de un modo gráfico la importancia que tenían las Aduanas de nuestra provincia, basta comparar las cifras que arrojan sus estadísticas de 1831, con las correspondientes a Vizcaya, Guipúzcoa Gijón y Villanueva, de Asturias, todas juntas en el mismo año.

Resulta que entre Santander, Suances y la ría de Limpias ó Santoña, exportaron para el Extranjero, principalmente para Inglaterra, 119.264 arrobas de harina y 418.104 fanegas de trigo, mientras Guipúzcoa, Vizcaya y Asturias no exportaron ninguna cantidad de harina, y de trigo 685.573 fanegas. Es decir, entre todos solo un tercio más, de lo que de trigo exportó Santander.

La primera guerra carlista que asoló España, interrumpió la exportación al Extranjero. Rudo golpe fue esto para nuestra ciudad. No se reanudó este comercio con la paz de Vergara, pues hasta 1845 la exportación fue nula. En el año siguiente, 1846, volvió a reanudarse con nueva fuerza. Pero un año más tarde, en 1847, se publicó una real orden suspendiendo las exportaciones de nuevo, en ocasión en que estaban almacenadas en el puerto, en espera de buque, 235.750 arrobas de harina, 82.388 fanegas de trigo y 8.000 de maíz. Como es natural, esta disposición ocasionó grandes quebrantos, y dio motivo a muy vivas y justificadas protestas. Pero de nada sirvieron, el Gobierno hizo oídos de mercader, como si ya existiese un ministerio de Abastecimientos y lo ocupase el catalán señor Ventosa. Y el comercio santanderino experimentó en aquella ocasión, como en otras muchas posteriores, considerables e injustos perjuicios.

8.- Nuestra Escuela de Náutica en peligro

Diario La Atalaya 13 de febrero de 1919

Acabamos de hablar con una Comisión de alumnos de la Escuela de Náutica. Han venido a vernos y a pedirnos que nuestra modesta pluma, que siempre estuvo al servicio de los intereses marítimos y de las gentes de mar, rompa una lanza en favor de la Escuela de Náutica herida de muerte por las últimas disposiciones oficiales.

No han podido confiarnos nada que más nos halague, ni empresa que para nosotros seas más honrosa. Al defender la Escuela de Náutica y al defender a sus profesores y alumnos, parece que defendemos algo nuestro, algo que está unido íntimamente a nuestra vida y a nuestros ideales. Y sobre todo defendemos algo que interesa y afecta sobremanera a Santander.

En nombre de sus compañeros ha hablado un muchacho simpático y despierto, menudo de cuerpo, pero de ojos vivos y de extraordinaria facilidad de palabra. Con toda claridad nos ha expuesto el problema. Contra toda razón y toda justicia se incluye a la de Santander, en el número de las Escuelas de Náutica que van a suprimirse. Y no se tiene en cuenta que la Montaña de Santander es uno de los principales planteles de marinos de España y que es la segunda de esas escuelas, en punto a antigüedad. Sobre todo se basa en ese inmoderado y ciego afán invocador. Y eso no puede ser. Santander no debe consentirlo; debe quemar hasta el último cartucho en defensa de algo tan importante para la vida de la región.

De esta Escuela de Náutica han salido marinos famosos e ilustres, honra de España en todos los tiempos. Santander ha dado a la Trasatlántica sus mejores capitanes, hasta el punto de que hubo una época en que todos ó casi todos eran montañeses. Díganlo los nombres de don Mariano Lastra, de don Antonio Fernández, de Jaureguizar, de Cimiano, de Quintana, de Venero, de Casquero, de Baldomero Iglesias y de tantos y tantos que no fueron solo hombres de mar, sino intachables y perfectos caballeros; hombres cultos y de ciencia que han dejado una grata e imperecedera memoria.

Santander sin Escuela de Náutica es un contrasentido, una cosa absurda. Si se cierra esa válvula ¿hacia dónde se dirigirán, en busca de salida, las ansias

generosas de buena parte de nuestra juventud? ¿hacia la burocracia? ¿hacia la emigración?.

No acabamos de entenderlo. Estamos precisamente en una época en que todas las naciones buscan el acrecentamiento de su poderío naval, considerándolo como la más importante fuente de riqueza. En todas se orienta a la juventud hacia el mar, y se la educa para las empresas marítimas. Y en España, donde falta personal náutico hasta el punto de haberse tenido que dictar esa inconcebible orden superior, autorizando a embarcar de segundos oficiales a gentes extrañas a la carrera, se suprimen las Escuelas de Náutica más antiguas y acreditadas para matar la poca afición que hay a estas cosas y para segar en flor los nobles anhelos de una juventud llena de ilusiones.

Los estudios de náutica en nuestra ciudad datan nada menos que del siglo XVIII. Por Real orden de 25 de agosto de 1790 se crearon Escuelas de Náutica y dibujo, que se sostuvieron independientemente hasta la fundación del Instituto Cántabro. Consistían estos estudios en clases de Aritmética, Geometría elemental y práctica, Trigonometría, Principios de Astronomía, Resolución de problemas, Demostración de globos y sistemas, Geografía, Navegación y Dibujo hidrográfico.

“De esa escuela – dice el cronista santanderino don José Antonio del Río – salieron marinos valientes y peritísimos y llegó a ser una de las más acreditadas y concurridas de España”. En aquella época, a diferencia de hoy, los gobernantes atendían con todo celo al florecimiento de la navegación y de los estudios náuticos, y buena prueba de ello es que por Real orden de 18 de octubre de 1792 se dispuso que los buques mercantes que se habilitasen en Santander para viajes de travesía u otros fuera de la costa, que no fuesen de cabotaje, llevasen un discípulo de estas escuelas, por cada 150 toneladas. La dirección corría a cargo de dos maestros.

Tan glorioso y antiguo historial de nada va a servir, por lo visto. Será preciso, por lo tanto, que el pueblo se apreste a defender la escuela con las armas de mayor eficacia en estos tiempos. Con una manifestación general e imponente si no quedase otro recurso.

En otros puertos, cuyas escuelas también se suprimen, la opinión pública se ha movido ya. Es hora de que Santander inicie la protesta. A nuestros representantes en Cortes nos dirigimos. Y a las Corporaciones populares que sintetizan y resumen la vida de la provincia. Al Ayuntamiento, a la Diputación Mercantil, Liga de Contribuyentes, y a los Municipios todos de la Montaña.

Todos están interesados y a todos afecta esa supresión que, además de un agravio no merecido, supone una lesión importantísima de orden material para los montañeses.

PICK

9.- El problema del puerto I

El principal factor

Diario La Atalaya 3 de marzo de 1919

Está de moda estos días hablar del puerto. Nosotros, que tantas veces hemos hablado de este asunto, que ha llegado a constituir una de nuestras obsesiones, hemos callado en estas ocasiones dejando que todos nos ganaran la vez. Ha hablado “El Cantábrico” un día y otro exponiendo su punto de vista; han hablado los señores comisionistas de Aduanas; ha hablado el señor presidente de la Cámara de Comercio, y ha hablado, por último, con el lenguaje de los números el señor ingeniero director de la Junta de Obras del puerto.

Después de leídas tan autorizadas opiniones, nosotros vamos a opinar. Hemos dejado que vayan por delante los que tienen autoridad para ello. Nosotros formamos en el coro.

Y nuestra opinión es la siguiente: que sin dejar de ser interesante todo cuanto se ha dicho, creemos que nadie ha fijado su atención en lo que indudablemente es el factor principal: en que la vida y prosperidad del puerto están íntimamente relacionadas con nuestras comunicaciones con el interior. Y mientras estas comunicaciones no respondan incondicionalmente, lo que hoy no sucede, al ideal santanderino, nuestro puerto nunca será más de lo que es.

La muerte de Santander han sido los ferrocarriles. Todos sabemos la importancia que Santander tuvo durante casi todo el siglo XIX, como puerto único de Castilla y obligado lugar de embarque de nuestro comercio de exportación ultramarina. Para darnos el golpe de gracia, tuvo que hacer la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España aquellas tarifas antimontañesas que desviaron hacia otros puertos, más favorecidos por la influencia, el tráfico que a nosotros nos correspondía. De nada nos sirvieron entonces las excelentes condiciones de nuestra bahía. La importancia del puerto fue decayendo, y la industria local, establecida a base del tráfico harinero fue decayendo hasta desaparecer.

En las colecciones de los periódicos viejos de Santander “El Boletín de Comercio”, “El Correo de Cantabria” y otros, hay datos suficientes para el que quiera estudiar el problema.

A partir de entonces, y sin ninguna interrupción, la hostilidad de la Compañía del Norte a los santanderinos, no ha sufrido ninguna modificación. Todas cuantas quejas se han elevado, cuantas súplicas y gestiones se han hecho, han caído invariablemente en el vacío.

Aquel ferrocarril a Alar, construido con el ahorro de nuestros abuelos, al pasar a manos de la Compañía del Norte, se convirtió en un arma contra nosotros. Entonces surgió potentemente en Santander el ideal del ferrocarril del Meridiano para asegurar las comunicaciones con el interior. En la memoria de todos los santanderinos de aquel tiempo y de las sucesivas generaciones, está el recuerdo de aquella campaña, de aquel anhelo, que cristalizó en coplas que han llegado hasta nosotros como el perfume de una esperanza desvanecida. Pero el ferrocarril del Meridiano no se hizo. En Bilbao se hubiera hecho. Y nosotros tuvimos que seguir atados de pies y manos a la Compañía del Norte, donde estuvimos huérfanos de amparo y se siguió legislando contra nosotros. Para probar la importancia de estos asuntos y la estrecha relación que guardan con la vida del puerto, basta señalar la actitud de los bilbaínos, de cuya perspicacia y genio mercantil nadie se atreverá a dudar. En Bilbao, respondiendo a una excitación de sus elementos directores, el gran capital y el pequeño ahorro se apresuraron a comprar valores ferroviarios. Y asegurada así la influencia del capital bilbaíno, tuvieron una representación directa, en los Consejos de las principales líneas de ferrocarriles. Desde entonces, todo se resuelve a favor de Bilbao. Para los intereses de Bilbao, todo son facilidades y las tarifas y los reglamentos son interpretados del modo más conveniente a nuestros laboriosos vecinos.

¿Qué hemos hecho nosotros frente a esta actividad, y este sano y fecundo regionalismo que debió de servirnos de acicate y estímulo?

Hicimos, al cabo de años, el ferrocarril a Ontaneda. No era precisamente el Meridiano, pero Ontaneda podía ser la primera etapa para llegar directamente al corazón de los mercados de Castilla. Había más. El ferrocarril a Ontaneda prolongado hasta Burgos y enlazado con el de Soria-Calatayud nos podía unir a Levante, atravesando una de las zonas más ricas de España. En Bilbao, esa prolongación estaría ya hecha. ¡Aquí no se ha encontrado dinero aún y no sabemos cuando se encontrará!

¿Y nos extrañamos y sorprendemos después de esto, de la decadencia de nuestro puerto, y la atribuimos a causas que no pasan de meros accidentes? ¿Habrá quien crea que el remedio está en colocar unos cuantos tingladillos para cubrir las mercancías? Bien están los tingladillos y todo lo que signifique comodidad y mejora, pero, ¡por Dios, no se dé a estos detalles el carácter de factores decisivos!

La concurrencia de barcos a un puerto puede depender de la intensidad de la vida local y abundancia de los productos propios de exportación, y este es el caso de Huelva y de Gijón, pero no el nuestro, o de la afluencia de productos extraños de importación y exportación, que utiliza el puerto como tránsito, y éste fue antiguamente, y debemos aspirar a que lo sea en el sucesivo, el caso nuestro.

Para esto reúne nuestro puerto condiciones naturales inmejorables, pero necesita como complemento la comunicación directa, rápida y económica con los lugares de donde proceden o a donde se dirigen las mercancías.

En este aspecto tenemos que sufrir la competencia de Bilbao, que tiene que ser necesariamente una competencia terrible. Las líneas férreas que mueren en Bilbao atraviesan comarcas más ricas que las que por ley geográfica corresponden a Santander. Dígalo la Rioja. Esto ya determina, por razón natural, una mayor influencia de tráfico en el puerto bilbaíno. Pero no contentándose con esto, nuestros vecinos han extendido sus tentáculos a otras demarcaciones geográficas, que caen fuera del radio de su jurisdicción. Dígalo el ferrocarril minero de La Robla, que mordiendo nuestra provincia llega al corazón de los cotos hulleros de León y Palencia.

La influencia de este ferrocarril es tan poderosa que en Reinosa, tan alejada de Vizcaya, tan distinta en costumbres, en hábitos y en tradiciones a los vizcaínos, el espíritu montañés está en baja.

Si las cosas siguen así, si la Compañía del Norte no facilita nuestras comunicaciones con Santander – nos dijo en una ocasión el ilustre reinosano Luis Hoyos Sainz, y en nuestra colección están sus palabras – llegará un momento que para comprar una gorra o un cuello, los reinosanos irán a Bilbao en vez de ir a la capital de la provincia.

Ya es sabido que en breve el ramal que comunique Reinosa con el ferrocarril de La Robla, será un hecho. Y en ese día todo lo que por mar venga destinado a esa comarca, desembarcará en Bilbao.

Contra eso es contra lo que hay que luchar y en esos términos debe plantearse el problema. ¿Quiere esto decir que consideramos despreciables los

factores relacionados con la organización de los servicios del puerto? ¡No, en nuestros días! Pero sobre esto tenemos también algo que decir y lo diremos mañana, Dios mediante, en otro artículo. En él compararemos el puerto de Santander con los puertos vecinos y estudiaremos lo que aquí se ha hecho, y lo que se ha hecho en otras partes. Y expondremos lo que a nuestro modesto y falible juicio debe ser la orientación que ha de darse a nuestras actividades y a nuestros esfuerzos para asegurar el porvenir.

PICK

10.- El problema del puerto II

Mirando a los vecinos

Diario La Atalaya 4 de marzo de 1919

Después de publicado nuestro primer artículo, llega a nuestras manos un número de la revista "Información", órgano de la Cámara de Comercio de Bilbao. Corresponde el número al año 1916, y en él, en un artículo que suscribe don Valentín Gorbeña y que se titula "Los ferrocarriles de Vizcaya y el puerto de Bilbao", encontramos el siguiente párrafo:

"Las instalaciones de carga y descarga en la ría y puerto se hallan en tramitación muy adelantada, "pero todo esto no basta", porque los buques buscan fletes" y no mares tranquilos y "docks", así es que todas las miras deben dirigirse a impulsar el espíritu comercial arraigado ya en el país, para que aumente el tonelaje de importación y exportación y a ampliar la zona de atracción en el interior, estudiando el movimiento ferroviario que forzosamente ha de progresar en España, pero con nuevos rumbos".

Es decir que en Bilbao, una personalidad tan autorizada como Gorbeña consideraba, ya en 1916, la cuestión como ahora la estimamos nosotros. El ilustre ingeniero creía que "los buques buscan fletes y no mares tranquilos y "docks". Así veía él el problema bilbaíno y así vemos nosotros el de Santander.

Estimamos que es una puerilidad bien intencionada, pedir tingladillos y una o dos grúas más, cuando a diario se ve la extensa línea de nuestros muelles vacía, y las grúas de que disponemos incluso la "Titán", que no es ninguna bagatela, inactivas la mayor parte de los días. Para remediar esto hay que ir hasta los mismos orígenes del mal y buscar el eficaz remedio que, como Gorbeña señala, consiste en "impulsar el espíritu comercial y en ampliar la zona de atracción en el interior, estudiando el movimiento ferroviario".

Fieles a estos sabios principios, que antes que Gorbeña habían proclamado ya otros vizcaínos ilustres, Bilbao, desde las postrimerías del pasado siglo no ha cesado de procurar por todos los medios y a costa de todos los sacrificios, difundir en el país el espíritu comercial, y poner al servicio de los intereses de la región los elementos más importantes de los ferrocarriles españoles.

Así Bilbao se ha hecho con una industria propia tan potente, que basta por sí sola para provocar en su puerto y en su ría un movimiento tal de buques, que le pone en los primeros lugares de los puertos españoles. Sólo con el carbón necesario para sus industrias y con la exportación de mineral, tiene el puerto bilbaíno un margen de vida que le asegura un porvenir próspero y risueño.

Pero Bilbao no se ha contentado solo con esto, sino que aspira a ser el puerto castellano en perjuicio de Santander, la válvula de escape de Castilla al mar. Para esto no ha reparado en sacrificios. Siguiendo las orientaciones del señor Gorbeña y de los que como él pensaron, se ideó aquella empresa del ferrocarril vasco-castellano, que tuvo tan desastroso final. En otra parte, en Santander por ejemplo, aquel enorme fracaso que llevó a la ruina a muchos hogares, hubiera acabado para siempre con todo espíritu de empresa y de aventura. En Bilbao no. La característica de ese pueblo es la tenacidad. Y mientras vuelve a acometerse aquel proyecto de ferrocarril directo con Castilla, el ahorro bilbaíno se lanza resueltamente a la captura de los valores ferroviarios más importantes, captura que asegura en unos pocos meses el dominio o la influencia sobre las más importantes redes de ferrocarriles.

Ello ha servido para afrontar en mucho mejores condiciones que nosotros, las tremendas repercusiones de la guerra. Pero no ha salido indemne sin embargo, como no ha salido ningún puerto español. También Bilbao ha tenido una baja considerable en su movimiento marítimo y por ende en la recaudación por ese concepto. Y no ha sido solo Bilbao. Ha sido también Gijón, donde trabajos considerados como indispensables han tenido que paralizarse a pesar de que ello irrogaba al puerto perjuicios muchísimos más graves que los que se nos pueden irrogar a nosotros. Y téngase en cuenta que Gijón ha sido uno de los puertos españoles privilegiados. La guerra, al provocar una inesperada intensidad en la explotación de sus cotos hulleros, atrajo sobre aquél y sobre los demás puertos asturianos, la casi totalidad de la flota mercante española. Pues, a pesar de eso, el estado actual de las obras del puerto de Gijón, es el que nos descubre en una crónica interesante un redactor corresponsal de “La Jornada” en la villa asturiana:

“Así, las obras del Musel – dice el cronista – que ya traían un retraso de tres quinquenios, van retrasándose indefinidamente, y si el remedio no es pronto, habrá que abandonarlas, o recomenzarlas, quedando entre tanto en medio de las olas aquellas montañas descarnadas y aquel muro construido a fuerza de hundir en las aguas bloques colosales de cemento de dos mil kilos, como un brazo tendido para encadenar el mar, que éste lo arrasó con su empuje”.

Actualmente el Musel da una sensación de profunda tristeza. Al no ver el ajetreo, el movimiento, el tráfico característico de los grandes puertos, cree encontrarse uno ante un gran refugio naval en el que los barcos que cruzaron todos los mares y envejecieron en el Océano, han buscado un rincón apartado y silencioso donde su inmovilidad no será turbada por el fragor de la tempestad, ni por ese otro oleaje de la energía y de la actividad humana. En el pasado agosto, después de una visita que hice al Musel, yo escribía en un diario de Barcelona, estas o parecidas líneas:

“He aquí, lector, que hemos encontrado al puerto tan triste, tan silencioso, tan abrumador como hace un año, o más de cuatro años. Aquella obra tiene el sello de lo gigantesco y de lo formidable que saben dar los norteamericanos a sus empresas; pero con la desventaja de que los norteamericanos la realizan con toda celeridad posible, y el Musel debiera estar ya terminado hace quince años.

Viéndolo se asombra uno, y siente la angustia o si no la tristeza de lo inacabable o de lo infinito. Un puerto así de enorme, que diríase abierto para hacer la competencia a Liverpool o Hamburgo, no se concibe si no en pleno hervor y abarrotado de buques.

Pues bien; en el Musel reina un silencio de muerte, falta ese ajetreo y no suele haber barcos, porque no puede afirmarse lo contrario cuando se cuentan un número muy reducido de embarcaciones en un puerto donde caben, y debía de haber, cientos. Tal equivaldría a afirmar que las Ramblas están concurridas recorriéndolas una docena de parejas de enamorados”.

¿No es esto bastante elocuente? Si esto ocurre en Gijón, a pesar de sus cargaderos de carbón, y si esto es posible que pase allí donde el comercio cuenta con medios tan formidables de defensa ¿porqué rasgar nuestras vestiduras ante lo que pasa en Santander, no por deficiencias de nuestros muelles ni de nuestra bahía, como estamos dispuestos a probar, si no por efecto natural del mal que a todos nos ha afligido y por nuestra falta de previsión, sostenida durante años y que nos ha hecho desatender ese espíritu comercial que Gorbéña recomienda a los bilbaínos y el modo de comunicarnos con el interior de la Península?

Por nuestra breve práctica en la navegación nosotros hemos visto que los barcos van a buscar la carga donde esté, sin reparar si tal o cual servicio está mejor atendido allí o en otro sitio. “Se buscan los fletes y no los mares tranquilos y los docks”. Quien crea lo contrario incurre en una ofuscación infantil, solo disculpable por el desconocimiento absoluto del problema.

Y el error nos hace ser injustos y tronamos contra esta o la otra entidad por la disminución del tráfico, que no han podido evitar ni Gijón ni Bilbao, a pesar de su preparación y de sus riquezas naturales y no nos fijamos en el esfuerzo que supone que la junta de obras del puerto de Santander haya podido sostener todos sus servicios durante estos cuatro años calamitosos durante los que ha tenido una baja en los ingresos de 1.315.653,93 pesetas, a pesar de lo cual, y de no haber sido compensada esa baja por ningún aumento de subvención no por otro recurso extraordinario, no se ha parado de dragar; se han hecho muelles nuevos, como el de la Trasatlántica y se ha atendido religiosamente a todas las demás atenciones indeclinables.

Este artículo pensábamos haberlo dedicado a reseñar el trabajo efectuado en nuestro puerto. Pero la necesidad de comentar algunos puntos interesantes, nos ha traído aquí sin esbozar apenas el tema. Otro día, y en otros artículos lo haremos, porque tenemos datos muy completos.

PICK

11.- El problema del puerto III

Puertos de calado y puertos de abrigo

Diario La Atalaya 5 de marzo de 1919

Antes de seguir adelante nos interesa hacer una aclaración, para salir al paso a rumores que por ahí se propalan y que hasta nosotros han llegado. A nosotros nos parece muy bien que se dote a los muelles de grúas eléctricas, de tingladillos, y en general de todo lo que pueda ser una facilidad para las operaciones de carga y descarga. En lo que no estamos conformes es en atribuir a estos detalles, la decadencia de nuestro tráfico marítimo, como sostienen algunas personas. Es demasiado pequeño motivo para efecto tan grande. Y nos duele que se desoriente al público y a la opinión, haciendo creer que en cuanto se efectúen esas mejoras y otras de esa índole, el grave problema de nuestro puerto quedará resuelto.

Si esa opinión prevaleciera el desengaño sería terrible, porque no una sino veinte grúas no serían bastante para hacer de nuestro puerto, lo que los santanderinos quieren que sea. Por eso hemos creído un deber de patriotismo señalar las verdaderas causas del daño. Muy bien está que se mejoren y amplíen los servicios del muelle. Pero no pongamos toda nuestra atención en esto, y olvidemos lo esencial. Ese sí que sería el mayor de todos los peligros. Vamos a entrar ahora en el examen de lo que en el puerto de Santander se ha hecho y de lo que se ha hecho en otros importantes puertos vecinos.

A nosotros el problema se nos planteó desde el primer momento en términos diametralmente opuestos a como se planteara en Bilbao o Gijón, por ejemplo. Aquí, en Santander el problema era el calado. En Gijón y en Bilbao, lo que se ha tenido que buscar es el abrigo.

La aparición de los primeros grandes trasatlánticos en el litoral, sorprendió a nuestros puertos sin preparación. Santander, por ejemplo, disponía de una hermosa bahía natural que había sido suficiente para las fragatas harineras, y para los vapores de un calado medio. Como nadie soñaba entonces en mayores necesidades, se había procurado mantener esos calados sin mejorarlos, y así transcurrieron muchos años. Nuestro material de dragado y limpieza estaba ajustado a esta necesidad elemental. Por el contrario Bilbao carecía

enteramente de puerto. Los barcos tenían que remontar la ría, con grandes dificultades, sobre todo con tiempos duros del N.O., e ir a amarrar aguas abajo en las boyas o en las riberas. La bahía de Santander, aunque descuidada, era capaz de contener a los trasatlánticos del tipo del Reina María Cristina, o aún mayores. Ciertamente que tenían que esperar la hora de la marea, pero el caso es que entraban y que atracaban a nuestros muelles. En Bilbao no ocurría eso: el acceso de los trasatlánticos era allí materialmente imposible.

Pero Bilbao, ya para entonces, se había convertido en un gran pueblo industrial. No tenía aún puerto, pero ya el fulgor de las chimeneas de sus fábricas se veía desde el mar a larga distancia. Es decir, había creado la industria y la riqueza, antes de arrojar a las embravecidas olas de Portugalete el primer gigantesco bloque de su puerto exterior.

Ya en posesión de esa riqueza, que era la base y el fundamento del puerto, Bilbao se lanzó a construirle en el mar, artificialmente. Y como iba a construirle en el mar, no hubo otra preocupación que la del abrigo; la del calado la tenía resuelta de antemano.

En Santander el caso era diametralmente distinto. Aquí teníamos la bahía magníficamente abrigada por la naturaleza: no teníamos que construir malecones ni rompeolas; pero en cambio teníamos que preocuparnos extraordinariamente del dragado y limpieza, no solo para conservar los calados antiguos, sino para mejorarlos y hacer accesible la canal y los fondeaderos a buques de cualquier tonelaje.

Indudablemente en Santander hubo durante aquellos años un exceso de confianza. Se hablaba despectivamente del antepuerto de Bilbao en construcción. Por entonces nadie creía entre nosotros que aquel vasto proyecto llegara a ser un hecho.

Nos hicimos la ilusión de que Santander seguiría siendo el único puerto trasatlántico del Norte de España, y no nos dábamos cuenta de la enorme fuerza que tenía ya la industria vizcaína, y del valor decisivo que esa industria, muy bien servida ferroviariamente, tendría en cuanto el puerto bilbaíno estuviese en condiciones de recibir toda clase de buques.

Aquí en Santander vivíamos adormecidos por el tintineo de los centenes de oro, que traían en sus bolsillos los indianos de Cuba que desembarcaban en nuestros muelles. No teníamos ambición ni sospechábamos lo que sería la lucha de intereses en el porvenir. Quizás la falta de ambición haya sido uno de los mayores pecados de nuestro pueblo y el que más caro está pagando ahora. Era aquella la buena época de los fondistas y de los posaderos. Nadie

se cuidaba de la amenaza que suponía el crecimiento de Vizcaya. No nos cuidamos de crear una industria propia. A los sumo se explotaban, parcamente, unas cuantas minas. Y la pérdida de las colonias, que vino de improviso y acabó con la navegación antillana, nos dejó desorientados y confusos.

A Bilbao, en cambio, le encontró la catástrofe con una orientación nueva: con sus minas de hierro en plena explotación: con sus altos hornos encendidos, con su antepuerto terminando. Nos llevaba ya una ventaja de años de esfuerzo y entonces caímos en la cuenta de que debíamos trabajar también.

Bilbao había hecho el puerto; pero nosotros, que no necesitábamos hacerle, teníamos que hacer la ciudad: es decir, las fábricas, los ferrocarriles, los grandes almacenes, la expansión comercial. Y esto es lo que se va haciendo con demasiada lentitud, con tanta lentitud que nos ha traído al estado de estancamiento actual.

¿Se puede culpar de este estado de cosas a una sola entidad, cuando es el fruto de la apatía colectiva?

No se nos oculta que estas palabras han de sonar duramente en algunos oídos. Pero para marchar en lo sucesivo, por tierra firme conviene que se sepa toda la verdad. Es muy cómodo hacer recaer las culpas en una entidad o una persona; pero no es práctico, además de no ser justo.

En una bahía natural como la de Santander dos misiones tenía que cumplir nuestra junta de obras del puerto: aumentar los calados y construir y dotar los muelles. Veremos como ha realizado estas dos misiones a partir de 1912.

PICK

12.- El problema del puerto IV Conclusiones finales

Diario La Atalaya 8 de marzo de 1919

Vamos a llegar al fin de esta serie de artículos que empezamos a escribir con el corazón limpio de menudas pasiones y el pensamiento puesto en el porvenir de Santander.

De todo lo que hemos dicho, y de todo lo que han expuesto personas más autorizadas que nosotros, se deduce que la crisis porque ha atravesado nuestro puerto durante los cuatro años de guerra, ha sido inevitable, por obedecer a una causa general, que ha alcanzado a todos los puertos de todos los países neutrales. Ha sido un reflejo de la paralización del tráfico marítimo determinada por la guerra.

También ha sido inevitable la paralización y estancamiento de las obras de mejora del puerto. En las circunstancias que hemos atravesado, en ningún puerto español ha sido posible hacer obra alguna de importancia. Nuestros lectores habrán podido ver la situación lastimosa en que se hallan las obras del Musel, a pesar de la importancia trascendental que tienen para el porvenir del puerto asturiano.

Colocada en peores condiciones que las Juntas de los demás puertos, la Junta de Obras del de Santander, no solo no ha descuidado la limpieza y conservación de los actuales calados, sino que los ha aumentado; ha construido nuevos muelles, como el de la Trasatlántica, y ha dotado al puerto de un remolcador-algibe de primer orden. Todo esto a pesar del millón trescientas mil pesetas de baja en la recaudación y de las dificultades creadas por la carestía y falta de materiales.

Claro está que la Junta no podía limitarse a esto, y durante todo ese tiempo de penuria y de dificultades, ha trabajado en la aprobación del magnífico proyecto del ingeniero director del puerto señor Huidobro, que una vez realizado, satisfará cumplidamente, no solo las necesidades del puerto actual, sino las del porvenir, estableciendo a todo lo largo de la margen Norte de la bahía una línea de muelles, con un calado mínimo de nueve metros. Y la algarada contra la Junta, se ha producido precisamente en el momento en que

ese proyecto está para aprobarse, y cuando podemos abrigar la esperanza de que se empiece a realizar.

La prueba de que el digno presidente de la Junta, don Severiano Gómez, no ha abandonado un solo momento la tramitación de asunto tan interesante, está en las siguientes notas y cartas que a continuación publicamos:

Con fecha del 27 del mes pasado, el ingeniero director, señor Huidobro, le comunicaba:

“Querido amigo y presidente: en este momento recibo un telefonema de Riancho, que dice lo que sigue:

Informados hoy favorablemente por Consejo poniendo aprobación los dos proyectos muelle primera sección y distribución zona de servicio.

Tuyo afectísimo, G. Huidobro”

El 17 del mismo mes, le escribía el diputado a Cortes señor Ruano, que desde Madrid y como miembro de la Comisión permanente de Fomento, secundaba eficazmente sus gestiones:

Señor don Severiano Gómez.

Mi distinguido amigo: Tengo mucho gusto en participar a usted que hoy o mañana se dará dictamen favorable, por la Comisión, en el proyecto de créditos globales que tanto interesa a ese puerto.

Celebrando poderle comunicar tan grata noticia s.s.q.e.s.m. – Juan J. Ruano

Otra carta del mismo señor Ruano fechado el 28 pasado, dice así:

“Señor don Severiano Gómez.

Querido amigo: Anteayer por fin se dio dictamen en créditos globales, favorablemente a la partida para auxilio extraordinario a once puertos (Santander entre ellos) por 200.000.000 de pesetas.

Veremos si estas Cortes, ayer suspendidas, se vuelven a abrir.

Tu buen amigo, Juan J. Ruano

Este es el momento que se ha elegido para protestar. Si no conociéramos la buena intención, el desinterés y los sentimientos patrióticos que animan a los señores que dirigen esta protesta, les crearíamos enemigos de nuestro puerto, e interesados en impedir que el completo proyecto del señor Huidobro se realice. Pero eso no lo podemos pensar: podrán estar equivocados, como lo podemos estar nosotros, pero su buena fe es tan notoria como la nuestra.

Lo más lamentable de todas estas cosas es el daño que se infiere al puerto. En sueltos periodísticos reproducidos por los corresponsales de los diarios de Madrid, se ha laborado por el desprestigio de nuestra bahía. Aunque estos detalles fueran verdad, debiéramos callarlos, como los callan nuestros

vecinos más avispados y con más sentido práctico. Pero siendo inexactos o exagerados en su mayoría, el caso resulta más inconcebible.

Se ha escrito tan de ligero, que se ha dicho que la draga debía ir a dragar a los muelles, “para darlos más calados”, sin ver que eso solo es posible en la forma que el señor Huidobro propone en su proyecto, pues de no ser así, los muros se hundirían por falta de cimentación. Se ha dicho que en los muelles, solo pueden atracar gabarras, cuando es notorio que, a dos pasos de las estaciones, hay dos salientes con ocho metros de calado en bajamar, es decir, en disposición de recibir trasatlánticos, lo que no hay ni en Gijón, ni en Coruña ni en Bilbao, ni en Pasajes. Y para que se vea lo que se ha fantaseado en perjuicio de Santander, sobre este asunto, vamos a dar a continuación las cifras de los calados de los muelles:

Ferrocarril: 6,40 ó 21 pies; saliente número 1, 8 metros ó 28,8 pies; saliente número 2, lo mismo; saliente número 3, 7,50 metros ó 25 pies, y saliente número 6 (explosivos), 8 metros ó 18 pies.

Hay además muelles longitudinales (el situado entre Albareda y Maura) con un calado de 6,50 metros (21 pies). Y de la labor realizada en los fondeaderos y en la canal, no decimos nada, porque reciente está un artículo nuestro, publicado en otro artículo en que tratamos este asunto.

¿Quién se atreve, después de esto, a decir que Santander está en inferioridad de condiciones respecto a muelles de calado con otros puertos? ¿Cuántos muelles de esos calados pueden oponernos los más poderosos y los más favorecidos de los puertos rivales?.

Y aquí terminamos. Como al escribir el primer artículo, repetimos, que el problema de Santander es un problema de comunicaciones ferroviarias. Los que crean que va a resolverse con el arriendo del dique de Gamazo, padecen, evidentemente, una ofuscación. Pero ya que así se ha acordado, bien hecho está.

Bien hecho si, además de eso, se realiza el proyecto del señor Huidobro, que resuelve de una vez, todos los problemas de calados y muelles, y si se logra infundir en los santanderinos ese espíritu comercial que el señor Gorbeña, en el artículo dedicado a Bilbao, consideraba de más eficacia que las aguas tranquilas y los docks.

13.- Un banquete monstruo en la bahía

La Montaña revista de la colonia montañesa. La Habana 8 de marzo de 1919

Corre el año de gracia de 1623. O por mejor decir año de desgracia. Se acentúa la decadencia española iniciada ya en las postrimerías del reinado del II Philipo. Los filibusteros piratas cazan en todos los mares a nuestros galeones de Indias. En Flandes empieza a ponerse nuestro sol. Las riendas del Gobierno están en manos de los validos de los Austrias. De los duques de Uceda y Lerma, de memoria aciaga, pasan a las del conde duque de Olivares, más aciaga aún. Nadie diría sin embargo que tal era el triste estado del Reino, si se hubiese hallado en Santander en estos memorables días de Septiembre del dicho año.

Catorce poderosos navíos, como pocas veces se habían visto en el puerto, fondean en este día en nuestra rada. Arbolan en sus popas y topes el pabellón de San Jorge, que es el de Inglaterra. Todo el pueblo ha salido a las riberas de la mar y boquiabierto les contempla, no merece menos el lance. A bordo de uno de esos buques, ha embarcado, para regresar a su país, S.A.R. el príncipe Carlos de Gales, que después hubo de reinar con el nombre de Carlos I. Ha estado en Madrid, a donde fue a negociar sus bodas con la infanta María de Austria, hermana del Monarca español. En el viaje le ha acompañado su favorito, el duque de Buckingham, uno de los más lindos y galantes caballeros que jamás tuvo ninguna Corte de ningún tiempo.

Justificado está, pues, el pasmo de los nuevos vecinos de Santander, que se agolpan para despedir al Príncipe, y contemplar su escuadra frente a los muros del recio castillo de San Felipe. De labios de dos honrados menestrales, vecinos de la Rúa Chica y conocidos nuestros, oímos detalles del viaje de Su Alteza. Acompañándoles han venido desde la Corte, además de Buckingham, y del séquito inglés, el cardenal español Zapota, los condes de Monterrey y Barajós, el conde de Gondomier y el marqués de Aytono. Trajo como escolta 12 soldados españoles y 12 alemanes.

A su alojamiento en la ciudad, mientras se verificaba su embarque, hubo de atender el licenciado Quiñones, que por su pericia y sagacidad en misión tan

ardua, ha merecido bien del Rey. A cuidado, además, del buen orden y tranquilidad del vecindario, nada fácil si se atiende al gentío inmenso que de todas partes ha acudido al anuncio de tan famosos acontecimientos.

Tan bien tomó todas las medidas, que un testigo ocular, autor de una curiosa hoja volante, se deshace en elogios a la sapiencia del señor licenciado. “En tan gran concurso – dice – no hubo falta, ni juntándose diferentes mirones no se metió mano a la espada ni hubo desgracias”. Es decir, desgracias sí las hubo, pero bien sabe Dios que fueron fortuitas e inevitables. Fue a los pocos días de la llegada de los buques ingleses. Todas las casas se habían engalanado, y por la noche se encendían brillantes luminarias, y se quemaban fuegos de artificio. Para esto, entre los vecinos se había distribuido abundante provisión de pólvora. Y ocurrió que en una de las casas, donde con tal objeto tenían un barril de este explosivo, inflamóse con tal fragor que la casa quedó destruida y una mujer y una criatura quedaron muertos. El propio licenciado Quiñones sacó, entre los escombros, otra criaturita viva.

Aunque esta desgracia está reciente, en este día 24 de Septiembre, parece que el vecindario no lo recuerda. Tales son el bullicio y la animación que por doquiera reinan.

En esquifes empavesados, se dirigen los embajadores del Rey, los altos dignatarios, y las autoridades, hacia la escuadra, en cuyo buque almirante, les obsequia el príncipe de Gales, con un banquete regio. El aspecto que de cerca presentaban los buques británicos no puede ser más majestuosos. Oigamos lo que dice el ya referido testigo ocular:

“La armada es de 14 navíos de guerra, tales cual nunca se han visto, muy reforzados y llenos de piezas de batir, naranjeadas, el que menos 60 y tan galanes que de alcorza no pudieran ser más lindos”.

A fuerza de remos se ponen los esquifes de los invitados, junto a las portas de la nave almirante donde el festín se ha de celebrar. Llámase la nao *Royal Prince*, y “es un prodigio – sigue hablando el testigo – ó castillo en el mar”. Concorre además la circunstancia de que es domingo, y esto contribuye a la animación y brillantez del día.

Para servir el festín, dos de las naves de la escuadra, vinieron cargadas de viandas y regalos. Por algunos marineros y pajes de los señores príncipes que a bordo han ido, se sabe en qué forma se han dispuesto las mesas. En la popa hay una que coge toda la plaza de armas y es la principal, siguen luego otras cuatro más. Todas ellas cubiertas con ricos manteles. En la popa, que es la más alta, se ha sentado Su Alteza, haciéndole cabeza y frontera el conde de

Villamar, como el más antiguo de los dignatarios españoles. Hay otra mesa, palmo más baja, que queda de vacío ó respeto, y otras dos laterales a las que se sientan los restantes invitados.

“Sirviéronse todas las mesas a un tiempo – dice el testigo – y sirviéronles 1.600 platos de extraordinario y muchas viandas con grande ostentación, cubriéndose la mesa seis veces.

Seiscientos de los platos fueron de dulces. Fue el banquete de pescado y carne, de mar y tierra; y a los brindis, que fueron muchos, a la salud de los Reyes, Inglaterra y España. Toda la artillería de la armada que era tanta, como se ha visto, y algunas veces descomponían los aparadores que estaban, con la ostentación que se deja inferir de tan real acción”.

Es ya noche cerrada cuando los magnates y caballeros invitados regresan a tierra. Sigue tronando la artillería de los barcos. Y hay que ver el júbilo, el entusiasmo, la emoción de los buenos vecinos ante aquél espectáculo, verdaderamente extraordinario en sus costumbres. Y en su vida.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

14.- Hazañas de los marinos españoles en la guerra europea I

Diario La Atalaya 10 de marzo de 1919

La Montaña, revista de la colonia montañesa.

La Habana 10 de mayo de 1919

Por suscripción nacional va a erigirse en las islas Cíes frente a Vigo, un monumento a los marinos españoles que sucumbieron, con heroísmo silencioso y oscuro, durante los cuatro años de la guerra europea.

A este monumento deben acudir todos los marinos españoles, todos los que de negocios y empresas de la mar viven, cualesquiera que sean sus opiniones personales. Se trata de algo que está por encima de las disputas y de las diferencias de los hombres. Aquellos marinos que en el mar encontraron una tumba inmensa, entregaron su vida abnegadamente en holocausto, de lo que ellos entendieron un deber.

Honrémosles pues, honremos su memoria y sírvanos de ejemplo, su heroísmo. La marina mercante española tiene ese deber, y en cumplirle debe poner todos sus esfuerzos generosos. Pero al mismo tiempo que honramos a los muertos, pensemos en los que, más afortunados, arrojaron durante la guerra los mismos riesgos y que, sin embargo, han quedado ignorados, sin recibir ni el más insignificante recuerdo, no solo de los estados a los cuales sirvieron, sino del español, pues el nombre de España fue enaltecido por su impávido arrojo y por su pericia.

Muchas hazañas, que nada tienen que envidiar a las gestas de los antiguos descubridores y navegantes, se han escrito en la ocasión presente. Nosotros, como montañeses, queremos recordar una que ha pasado inadvertida en la febril vorágine de aquellos días azarosos de la guerra. Nos referimos al viaje que hizo dese Barcelona al Pireo, en el año 1918, un marino montañés, el capitán de la marina mercante don Julio Haro.

Era uno de los momentos críticos de la guerra submarina. Ya era un empeño temerario arriesgarse en barcos mercantes indefensos por las zonas de guerra del Norte. Pero mayor temeridad aún era aventurarse en la misma empresa por el Mediterráneo, y más aún por el Mediterráneo Oriental, allí

donde el mar latino pierde su nombre para tomar el de las costa que baña: el Archipiélago, el Egeo y el Jónico.

La configuración extraña de aquellas costas, llenas de escotaduras, de radas casi deshabitadas; el dédalo de islas que por todas partes surgen, todo se prestaba a ofrecer a los submarinos alemanes bases seguras e indestructibles. Además estaban próximos los puertos austriacos del Adriático, de donde salían los sumergibles, extendiéndose en todas direcciones por aquellas aguas propicias.

La navegación a Salónica, de vital interés para la causa de la “Entente”, estaba amenazada gravemente. Casi todos los transportes con tropas, o con efectos, que perdieron los aliados, cayeron allí. Allí ocurrió la catástrofe del *Provence*, la del *Minas*, la del acorazado italiano *Reghina Marguerita*, la del *Gambetta* y la de cientos de buques más. Al marino más templado, al más avezado a toda clase de riesgos y peligros, se le encogía el corazón solo ante la posibilidad de tener que hacer, durante aquellos días, un viaje a Salónica.



*Vapor La Sabinosa, en lugar y fecha indeterminados.
Archivo Ernest Freixas.*

En estas condiciones el marino montañés don Julio Haro, que residía en nuestra capital, recibió un día una proposición. Amigos suyos de Barcelona le ofrecían el mando de un buque encargado de una empresa peligrosa. Se trataba de ir a Salónica, abarrotado de mercancías, que constituían contrabando de guerra, en un barco pequeño, a todas luces inadecuado aún en tiempos de paz, para aquella travesía larga.

El vapor era *La Sabinosa*. Antes había pertenecido a nuestra matrícula con el nombre de *Agustina García*. No desplazaba arriba de 275 toneladas. Para poder esquivar con probabilidades de éxito los ataques de los submarinos, es condición indispensable una buena máquina. Pero *La Sabinosa* carecía de ella. Dedicado en el litoral cantábrico al servicio de cabotaje, no andaba más de 7 millas; nadie pudo pensar que, por azares del destino, pudiera algún día servir de transporte de guerra.

El capitán montañés al recibir la oferta no vaciló. Por un raro fenómeno psicológico, en nuestra raza tan refractaria a las exaltaciones y a los lirismos, toda idea de aventura o de riesgo halla pronto acomodo y acogida rápida. Es el mismo caso sorprendente que el de una semilla de clavel, que cae en la roca y arraiga, a despecho de todas las leyes de la botánica.

A Barcelona fue, pues, nuestro paisano. No fue el acto suyo fruto de la inconsciencia ni del arrebato. Culto e inteligente, sabía a todo lo que se exponía e iba a afrontar el riesgo, sabiendo lo que el riesgo era. En Barcelona al hacerse cargo del barco, recibió instrucciones de los almirantazgos de la "Entente", marcándole la ruta que debía seguir. Según esta ruta, el *Sabinosa* debía costear todo el litoral del golfo de León, hasta llegar a Messina. Así se pretendía reducir los peligros al "mínimum".

Después de recibir estas instrucciones, el señor Haro reflexionó. El margen de seguridad que se le ofrecía era muy relativo. Por lo mismo que aquella era la ruta oficial, era la más frecuentada por los submarinos. Sabían los submarinos que allí estaba la presa y allí iban a cazarla, aunque en la cacería perdiesen los dientes.

Y entonces tuvo una idea atrevidísima y audaz. No seguiría la deriva recomendada; se alejaría todo lo posible de los barcos de protección y de las bases aliadas que pudieran prestarle auxilio. Claro que en caso de una desgracia, las consecuencias serían terribles. Por la ruta que desde el primer momento se trazó, en caso de ser atacado *La Sabinosa* hubiera desaparecido sin dejar rastro.

El señor Haro había decidido ir desde Barcelona hasta Messina, no costeando la costa francesa, sino haciendo rumbo directo al estrecho de Bonifacio, entre las islas de Corcega y Cerdeña¹.

PICK

1 No hemos podido averiguar, si existieron, artículos que continúen al presente.

15.- En la hora cruel

Diario La Atalaya 19 de marzo de 1919

Anoche, los alemanes tripulantes del submarino que ha estado refugiado en nuestro puerto, se reunieron por última vez con sus amigos. Fue en una cervecería. Deben salir hoy para Alcalá, donde continuarán internados hasta que se disponga de ellos. A decirles adiós habían acudido los demás alemanes residentes en Santander Era una reunión fraternal: la reunión de la derrota.



Submarino alemán UC 56 en el dique de Gamazo.

1918. Archivo AP Santander

Nosotros habíamos saludado a esos alemanes, cuando llegaron a Santander, el verano pasado. Entonces venían con la esperanza, casi con el convencimiento, de la victoria. Su llegada coincidió con aquel esfuerzo de sus compatriotas de los ejércitos de Occidente. Las líneas inglesas estaban rotas, el Kromprintz, tenía a París bajo su cañón. Recordamos aquellos momentos de emociones inenarrables que vivimos con los hijos de la rubia Germania.

Otros muchos españoles nos acompañaban, más convencidos que nosotros por aquella causa que se nos antojaba vencedora.

Hoy, en cambio, cuando hemos ido a beber el último vaso de cerveza con los amigos extranjeros de aquellos días, y a decirles adiós, nos hemos encontrado solos. Era la nuestra la única voz española que sonaba en aquel concierto de voces extrañas. Y al observar esto, vino a nuestro ánimo el dejo melancólico de la triste rima.

*¿Qué se hizo del rey don Juan?
¿Los infantes de Aragón,
qué se hicieron?*

Los alemanes beben en silencio. Los bocks de cerveza chispean bajo las bombillas de luz eléctrica y despiden reflejos metálicos. Parece que contienen oro fundido. Hay como una nube de tragedia sobre aquellas cabezas juveniles, sobre aquellos rostros aniñados que han visto de cerca a la muerte, en los senos del mar y en su superficie procelosa. Uno de ellos, joven también, tiene todo el cabello trágicamente blanco. Sin duda al salir de Alemania, en rubio competiría con la cerveza que apuramos. ¿En qué trances se habrá visto este mozo, de cuántas silenciosas tragedias habrá sido testigo y actor?.

Y ahora están en la hora cruel, en la hora de decir adiós a todas sus ilusiones, a todos sus ideales, a los sacrificios que prodigaron estoicamente creyéndolos fructíferos. Nosotros nos sentimos más sobrecogidos aún que ellos, y son ellos mismos los que vienen a alegrar nuestra ánimo.

Uno entona una vieja canción alemana, llena de ese ritmo misterioso y extraño de la música de los pueblos del Norte. Salen chispazos de todos los ojos ensombrecidos. Más voces se van uniendo lentamente a la voz que canta. Uno de los cantores hace mutis. Se vuelve a nosotros y nos enseña una carta: — *¿Sabe usted? ¡De Alemania!*

Es la carta reciente, la carta cuyo papel conserva aún el calor de hogar y de familia.

— *¿Buenas noticias?* Le preguntamos.

En el rostro varonil se dibuja una mueca que no se puede traducir en palabras.

— *¡Malas, muy malas!*

Y nos cuenta como en su pueblo se muere de hambre como de una enfermedad corriente y natural. Y nos habla de la anarquía que hace presa, en el que dejó, próspero y dichoso país.

– Es el hambre, el que produce eso – nos dice – el bloqueo. Y luego, el Gobierno. ¡Un Gobierno de malos alemanes!

Ahora resuena un canto patriótico. El canto de fe en la victoria que se entonaba a bordo de los submarinos.. Distinguimos claramente los versos en que se habla de “gloria” del “Vatherland”. Y parece que aquellos hombres han cerrado los ojos a la realidad y siguen soñando el sueño heroico.

Al final del canto todos se ponen en pié. Los vasos chocan en un brindis que parece un reto a la adversidad. Miramos a nuestro amigo, el de la carta desconsoladora. Hay en él un brillo y un brío superior a todos.

– ¿Ha sufrido usted mucho en la guerra?

– Verá usted: mi hermano mayor murió en el frente; deja a la viuda con dos niños pequeños; otro, de veinte años, ha quedado inútil.

Entra en el reservado de la cervecería el comandante, que ha estado cenando con unos amigos. Su llegada es acogida con júbilo y amor. Aún es el jefe que les inspira ciega confianza, el jefe que en la hora amarga viene a sentarse con ellos, con los humildes, a beber un vaso de cerveza alemana, amarga también.

Uno de los reunidos, artista, abraza al arco y el violín y preludia “lieders” patriarcales, aires alemanes, que tienen un sencillo pastoril encanto. Y los rostros fuertes, sanguíneos que la guerra más dura que han conocido los siglos, probó en su yunque, se conmueven, se endulzan y hasta se cubren de lágrimas.

Hay algunos apartes. Parece que se están confesando unos con otros. ¿Qué se dirán estos hombres, confidencialmente en la hora cruel? El violín les arrulla y les mece como una ráfaga del cierzo natal. Allá en el fondo de sus corazones debe aparecer con tintas y relieve el lejano panorama de Alemania.

Llora el violín, lloran quizás por dentro todos los circunstantes. Pero a los rostros ha vuelto el mismo vigor de los días en que les acariciaba el triunfo. Se levantan todos para otro brindis, que es también como un desafío a la adversidad.

16.- El ahogado sin nombre

Diario La Atalaya 21 de marzo de 1919

A la playa de las Quebrantas ha arrojado el mar un cadáver. Esto no es nuevo allí. Puede decirse que periódicamente, en las playas o en los cantiles de toda la marina de Trasmiera, los pescadores de mariscos, que se deslizan por las lastras salvajes, encuentran informes y desconocidos cuerpos humanos. Son las sobras del festín del mar, que el mar arroja después de ahíto, con un gesto de desprecio y hartazgo.

Los pescadores ya saben a qué atenerse en esos casos. Apartan los fúnebres despojos, mandan por algún chico un aviso al puesto de carabineros, que a su vez se lo transmite al alcalde para que lo haga llegar al Juzgado de Santoña – un buen golpe de kilómetros – mientras tanto ellos siguen su labor con ese estoicismo espartano de los pueblos rudos, para los que ni la vida ni la muerte tienen un gran valor.

A intervalos hacen un alto en su faena para liar un cigarro, y forman un corro en torno al montón de carne podrida:

– *Parece un inglés*, dice uno.

– *No*, responde otro, *debe de ser uno de los vizcaínos de la bonitera que se perdió en Quintres el mes pasado.*

Porque en la generalidad de los casos, los cadáveres llegan a la costa en un estado que tales dudas y opiniones tan encontradas son posibles. Algún jirón de red informe prende solo acaso, de los miembros macerados y rotos.

La justicia no pierde tampoco mucho tiempo en la identificación, ¿para qué? Los dramas del mar, quizás porque son más frecuentes que los dramas de tierra, no tienen tanto interés, ni despiertan tanta curiosidad. Los ahogados en el mar son una cosa tan natural como los peces. Y aún más: si el mar arroja un día a la costa algún pez raro ó exótico, se verá acudir allí a todos los vecinos de los pueblos comarcanos. Se hablará durante mucho tiempo del suceso en las tabernas y en las cocinas del lugar. Algún viejo que navegó en los tiempos de la navegación a vela, recordará haber visto en un mar remoto, un pez semejante.

El ahogado es distinto. Basta saber que está muerto, para que no importe lo demás. Se le da tierra en aquél cementerio, cavado en la loma arenisca que linda con el arenal, al lado de otros ahogados, igualmente desconocidos. El cura del pueblo, que tiene hábitos y aspecto de lobo de mar, reza un responso y el olvido cae sobre aquel cuerpo y sobre aquél episodio.

Los periódicos de la capital publican un sueltecillo que tienen ya estereotipado para estos casos por ser, sin la duda, todos iguales. Solamente varía el final. La suposición que hace el gacetillero, sobre la procedencia de aquellos restos. Generalmente se atribuye el hallazgo, al último naufragio ocurrido en aquellos parajes. Y los lectores dicen invariablemente:

– *Si, ese es sin duda uno de los ahogados del Andromeda. Acaso el capitán.*

Si por casualidad aquel periódico llega a otros puertos españoles, ó acaso al extranjero, su lectura hace sangrar heridas que ya empezaban a cerrarse. Es una viuda, son unos huérfanos, es una madre, los que al leer el suelto que el gacetillero escribió entre chanzonetas ó entre prisas para acudir a una alegre reunión, ven alzarse ante ellos la sombra fantasmal del ser querido que salió a viaje un día divinamente azul, diciendo: *¡Hasta la vuelta!*, y que no volvió más ni dejó rastro de su paso sobre las aguas procelosas. Las huellas impresas en la tierra se borran; el mar, más hostil a los hombres, no consiente ni aún que se impriman.

La literatura de los pueblos del Norte, tan rica y fértil en episodios poemáticos del mar y de las navegaciones, nos habla con frecuencia de heroínas sublimes que perdieron a su amado en el mar y que pasearon constantemente por el mundo las tocas de su viudez desconsolada, buscando en todas partes y a distancias inmensas, un solo vestigio, o un indicio que les permitiera conjeturar el lugar donde encontraron tierra los restos del ahogado.

Nosotros nos hemos detenido muchas veces meditando, en estas pequeñas necrópolis de los pueblos costeros, donde están las tumbas de los pobres cuerpos que arrojó el mar. Algunas tienen en las cruces unas inscripciones. Estos son los más afortunados, los dichosos. Hay otras que no tienen más que una fecha: la del hallazgo. Además otras tumbas, de seres más infinitamente infortunados; las de los desconocidos, que se pudren en la fosa común.

Quizás las madres o las esposas, o los hijos de los que yacen en estos cementerios, viven todavía ilusionados por la esperanza. ¡Es tan cruel perderla, que los desdichados se engañan a si mismos deliberadamente para prolongarla! Y piensan acaso, en un salvamento providencial en costas remotas o deshabitadas, uno de esos salvamentos a lo Robinson, que las almas ingenuas

o amantes juzgan aún posible. Y así pasan los días febriles y angustiosos de las pobres criaturas martirizadas, atentas a cada ruido que llega de la calle, a cada voz que suena, a cada repiqueteo del timbre de la puerta, o cada recio aldabonazo en la sonora y honda portalada.

– *¿Será él?*

Y lo mismo piensan y lo mismo gritan cuando llega el cartero por las tardes a distribuir la correspondencia. Y en la plegaria familiar, a la hora de recoger a los niños en sus cunas, el mismo pensamiento flota, y el mismo ruego sube al cielo, a los pies de la Virgen de los marinos.

– *¡Porque vuelva él!*

Y él no vuelve nunca y los días pasan lentos y monótonos, y los cabellos de un rubio de oro van perdiendo su brillo, como esos bronces que empavona el tiempo. Hasta que empiezan a grisear en la espera bárbara e inacabable.

– *¿Será él?* Y a la eterna interrogación no responde nunca la voz anhelada y querida. ¿Quién piensa allá en Noruega, ó en Irlanda, o en Norteamérica, que aquí, en la marina de Trasmiera, que no señala ninguno de los mapas generales, hay un pueblo, al pie de una rompiente, y en el pueblo un camposanto presidido por una cruz, y en él unas fosas donde reposan unos forasteros desconocidos?.

Así son los dramas del mar, misteriosos e indescifrables como el mar mismo. Tal es la trágica interrogación que flota como un nimbo sobre los cuerpos rotos que el mar echa a la playa...

PICK

17.- El puerto en el siglo XVII

Diario La Atalaya 21 de marzo de 1919

Cuando hace días escribíamos sobre el problema vital del puerto, tal y como se plantea actualmente, recordábamos sus antiguos antecedentes, y decíamos que siempre fue éste un asunto que preocupó hondamente a los santanderinos. Al escribir esto teníamos a la vista unos curiosos documentos del siglo XVII, documentos que contienen noticias interesantes acerca de lo que era nuestra bahía en aquellos tiempos, de la importancia que tenía Santander, “uno de los mejores y más importantes puertos de estos reinos” – se le llama – y del cuidado que ponían los santanderinos en su conservación y en su mejora.

Es curiosísimo el cotejo de estos documentos, en los que se habla de obras que importaban 7.000 reales, con los proyectos y planos actuales en los que se barajan millones de pesetas.

Había entonces un muelle en la calle de la Mar, hoy desaparecida. Esta calle ocupaba aproximadamente el lugar de la actual calle de la Marina. Hasta allí llegaban las aguas, y de allí para el Sur empezaba la bahía, de cuya extensión pueden formarse una idea nuestros lectores.

Llamamos a dictaminar sobre el estado de este muelle a Francisco de Cueto y Juan de Villa, vecinos de Güemes y Pedreña, y maestros de cantería, dijeron: *“Que el muelle de la calle de la Mar, tenía descompuesta toda la lengüeta de él, en distancia de 34 pies de largo y 29 de ancho por la parte del mediodía, de manera que todas las piedras estaban descompuestas y casi descompuesto el servicio de dicho muelle para el embarque y desembarque que por él se hacía; que además estaban descompuestas las siete escalas que tenía que subir y bajar a dicho muelle y el pedazo de calzada que estaba hacia la dicha calle de la Mar, al nacimiento de dicho muelle en la parte del Norte y asimismo tenía demolido de “raso”, todo el antepecho en longitud de más de cuarenta pies, con los que se hacía muy expuesto el tránsito de gentes por allí y podrían suceder con facilidad desgracias”.*

El presupuesto de esta obra, que en aquellos tiempos apasionó los ánimos, le fijaban los técnicos en 10.500 reales. Como entonces no había Junta de Obras

del Puerto, ni el Estado atendía a estos servicios con subvención ni subsidio alguno, para reunir la suma de 7.000 ducados, que se estimó precisa se hizo un reparto vecinal, no solo entre el vecindario de Santander, sino entre las ciudades, villas y lugares de veinte leguas al contorno.

Hay otro documento más extenso y no menos curioso, el informe elevado a Su Majestad el 28 de junio de 1661 por el corregidor y capitán de guerra de las cuatro villas de la costa, de cuyo documento reproducimos a continuación algunos párrafos:

Dice el informante que habiendo venido a la villa de Santander, se encontró con una *“Real provisión de V.M. su fecha es 20 de febrero de 1662 refrendada Juan Alvarez del Mármol, escribano de Cámara, que esta dicha villa, por el año de 1602, habiendo hecho relación en el Real Consejo de Justicia pidiendo se mandase repartir lo necesario para el repaso y aderezo de los muelles y calles de ella, que están derribados por causa de los reales navíos que al puerto de ella habían venido y venían de ordinario, que amarraban y ancoraban en ellos, en especial desde el año 1570; Como habían sido la Armada que había juntado Pedro Meléndez de Valdés y la que había venido con la Reina, nuestra señora, que santa gloria haya y las armadas de Su Santidad, que habían pasado a Irlanda, y la que había venido de Inglaterra a cargo del duque de Medina y la escuadra de los generales Pedro de Zubiaur y Bertendona y Urquiola, y la del general don Juan de Aguilar y las galeras y galeazas, naos y navíos del cargo de don Diego Brochero, Carlos de Amezola, don Fernando Gallinato, Federico Espínola y don Diego Medrano, don Bernardino de Avellaneda y don Diego Bazán y otros generales que de ordinario habían acudido y acudían al dicho puerto por ser uno de los mejores y de los más importantes de estos Reinos, y los navíos, naos, galeras y galeazas grandes que se amarraban a dichos muelles y estaban de suerte que no podían entrar ni dejar ciarse las naos, y que la mar comía los cimientos de las murallas e iglesias de dicha villa que era de patronazgo de Su Majestad, con cuyas causas y otras muchas que parece se alegaron, se había dado provisión para tomar votos y hacer información y que hecho todo constó ser cierta la relación de dicha villa y que con vendría gastar en el dicho reparo hasta 36.000 ducados, y habiéndose hecho de diferentes diligencias en virtud de diferentes provisiones e informes de mis antecesores en contradictorio juicio con el fiscal del Real Consejo de Justicia, se resolvió, por último ajuste, gastar en los reparos de dichos muelles hasta en cantidad de 7.600 ducados, y que estos se repartiesen, como en efecto se hizo, entre las ciudades, villas y lugares del veinte leguas en contorno de la*

dicha villa, con los cual se repararon los dichos muelles que es cuanto consta por lo pasado”.

Del párrafo transcrito destaca en primer lugar, con fuerte relieve, la importancia que el puerto de Santander tenía entonces. Esa brillante enumeración de armadas, los nombres de los más ilustres generales de la mar que allí figuran, basta para probarlo. Tal era la afluencia de los navíos reales en los muelles, que estos no preparados para tan grandes empresas, se resistieron del modo grave que se especifica.

Y no eran solo los muelles a los que hubo que acudir, sino que los mismos cimientos de las murallas, y de la iglesia, la actual catedral, llegaron a correr peligro.

Vemos también que ya entonces se tropezaba con la mezquindad del Poder Central para atender a servicios de tanta importancia, hasta tal punto que los 36.000 ducados que se estimaron necesarios para las obras de reparo, hubieron de rebajarse, por disentimiento del fiscal del Real Consejo de Justicia, a 7.600 ducados solamente.

Es curioso también el párrafo final de este informe, en que se habla de los graves riesgos que suponía el no realizar estas obras inmediatamente. Dice así:

“Y para lo que concluyo con representar a Vuestra Majestad lo mismo que informé el 18 de marzo de este año, añadiendo que es expresamente necesario el reparo de éstos, al bien común de todos y que si prontamente no se acude a ello, será muy considerable el daño cuyo remedio consiste en que se aplique a esta villa los 7.000 reales que han declarado los maestros ser necesarios, los 3.500 que debe del segundo millón y lo demás de lo que se fuese beneficiando de este derecho ó de cualquiera otra renta del repartimiento, ordenándola que con ellos haga el dicho reparo con la brevedad que el caso pide, porque si se dilata aguardando los términos de nuevos repartimientos no tendrá efecto ni habrá remedio para el daño que amenaza”.

En estos términos estaba planteado el problema de nuestro puerto en el año 1661. A título de curiosidad y para que se compare con el pleito actual lo reproducimos.

18.- El Bilbao de la “Post-Guerra”

Apuntes de un maketo

Diario La Atalaya 2 de abril de 1919

En este Bilbao de la post-guerra, toda la gente va de prisa. Vamos nosotros también. A grandes pasos cruzamos este puente de Isabel II, confundidos con el torbellino general. Somos víctimas del contagio de la velocidad, porque en realidad no tenemos cosa urgente que hacer. Sin embargo corremos, corremos como si nos estuvieran esperando, con angustias mortales. Miramos por encima del hombro como pudiéramos mirar por los cristales de un automóvil, puesto a la cuarta velocidad. Todos los que van junto a nosotros, nos igualan o nos ganan en rapidez.

¡Muy ocupados deben de estar esos hombres! pensamos. ¡Graves quehaceres les reclaman! Pero la consideración de nuestro propio caso, pone en nuestras ideas unas gotas del veneno agridulce del escepticismo. ¿No serán todos esos infatigables corredores unos solemnes desocupados como nosotros?.

Si, efectivamente: esto de correr en el Bilbao de la post-guerra es una “pose”. Como las botas de Villarejo. Todo muchacho que se estime en algo ha de andar así, para conquistar o para consolidar su posición social o el aprecio público. Hasta para las conquistas amorosas es un detalle decisivo.

– *Es un muchacho que corre mucho; siempre va de prisa; llegará muy lejos* – dicen las mamás al hacer la recomendación del galán preferido, a la niña.

En otros pueblos de España sucede todo lo contrario. La nota de buen tono se da sentándose a una mecedora en la terraza del Casino, y dándose aire en gesto de pereza, con el “Heraldo” doble o formando un corrillo en la calle más céntrica y pasándose allí todas las horas del día obstruyendo el tránsito o discutiendo de los toros y de la guerra.

Si en Bilbao todos los que van de prisa fuesen a algo, no la campa de San Mamés ni la Vega de Deusto, el espacio interplanetario sería palenque estrecho para su actividad. Tendrían que alzar sus Altos Hornos en el infinito y sus factorías navales en la Vía láctea. Todo sería cuestión de un nuevo plan de ensanche...

* * *

En el café, como antes en la fonda, las cifras fabulosas de millones y de billones de pesetas bailan una zarabanda en torno nuestro. En el velador próximo, un jebo que acaba de traer al mercado unas cestas de hortalizas, discute a voces la adquisición de un automóvil, por el que le piden un buen puñado de miles de pesetas.

Para cerrar el trato mandan servir “champagne”. ¿Cuánto “champagne” se habrá descorchado en este Bilbao de la post-guerra? La seca detonación del taponazo se oye a todas horas, en todas partes. El dorado y espumoso líquido es como el agua bautismal de todos los neófitos de la riqueza. El gabarrero enriquecido, el capitán de barco hecho armador, el dependiente de comercio convertido en bolsista, el cargador del muelle trocado en carbonero en grande escala, se bautizan de “champagne” antes de solicitar su ingreso en la Bilbaína. Y los taponazos suenan, detonan constantemente, haciendo “pendent” al estampido lejano de los barrenos de las minas y de las canteras. De noche turban el sueño de la gente sencilla en los áureos lupanares, donde las “alegres chicas del Nervión” ponen un poco de ilusión – veinte o treinta duros de ilusión – en los cráneos recios, aplastados por las cotizaciones de la Bolsa. Hemos pedido un cigarro, y el camarero nos pregunta solícito:

– *¿De cuánto?*

– *¡De dos millones!* Le respondemos.

* * *

Hemos ido a Desierto. El pasado sentimental nos llamaba allí. En aquel café de la Ribera, aquél café de marinos y de capataces de Altos Hornos, pasamos muchos buenos ratos, que ahora, evocados a distancia, tienen el dulce encanto melancólico de lo que no ha de volver.

¿Estará todavía allí Madalén, aquella niña rubia toda candor y rudeza, como una flor bravía del jardín eúskaro? Su padre, el dueño del café, murió ya – lo supimos en Santander por un amigo – pero ella seguirá, sin duda, al frente del negocio. Probablemente se habrá casado con aquél operario de Euskalduna que la cortejaba. ¡Qué alegría la nuestra al verla, y saludarla con un grito que parecerá salido de la tumba de nuestra juventud!

Entramos, pero Madalén no está. Ni ninguna de las caras conocidas. El aspecto del café aparece también variado por completo. Es un gran café; no es el viejo y humilde cafetín de ribera.

Preguntamos. Las personas interrogadas nos contemplan con un poco de asombro.

– *¿Madalen?* – nos dicen. *Pero ¿usted no sabe? Ahora vive en las Arenas, en un chalet. Con aquel hermano que era maquinista de barco, con Chomin.* Y nos cuentan el caso maravilloso de la fortuna de Chomin. Hizo toda la campaña en los mares del Norte. Tres veces fue torpedeado; único superviviente en una ocasión. Pero aquel chico no era “lerdo”. Con sus ahorros y los de un vecino puso un taller, muy modesto, que fue creciendo como la espuma... Y nos enseñan un gran edificio de nueva planta, atronado por el resoplar de cien fuelles, y el estrépito de cien martillos, y que ostenta en sus fachadas grandes letreros en francés y en inglés, anunciando la reparación y construcción de máquinas y buques.

– *Hoy no le ahorcan* – añade uno de los parroquianos haciéndome un guiño – *por cuatro millones de pesetas.*

¿Estamos ante la realidad o ante un cuento de las “mil y una noches”?

Por la amplia calzada que bordea la ría, pasa un automóvil entre tufaradas de gasolina y broncos sonidos de sirena. En el interior, tras los cristales, se dibuja la silueta estilizada y elegante de una rubia. El corazón nos dice que es Madalén, la muchacha que hace unos años nos servía con toscos pudores de aldeana, la copa de ginebra, en el cafetín humilde de su padre.

Sólo en un taller de Axpe vemos reparando cuatro buques de la matrícula de Santander. Un amigo nos asegura que el importe de estas reparaciones pasa de un millón y medio de pesetas. El hecho se presta a curiosas deducciones, y a muy amargas filosofías. Para añadir un capítulo a la entretenida historia de la decadencia de Santander.

Y no fantaseamos. Podemos argumentar con nombres propios. Aquí está el caso de este simpático Gerardo Vázquez, a cuya mesa nos sentamos, y que en la agradable sobremesa nos refiere sus gestos de luchador en esta tierra vasca tan dura y tan hostil al forastero. Diecinueve meses de residencia aquí le han bastado para ganar el primer millón de pesetas.

En Santander, el secreto industrial que aquí le está enriqueciendo, inspiró una serie de piadosas cuchufletas y burlas. Para mortificar al prójimo hay en la Tierruca un ingenio lozano y exuberante. Esto, la gente bullanguera y jovial. En cuanto a las personas graves, se limitaron a decirle, paternalmente, que era un iluso.

Y vino aquí. Sin más caudal que sus dos apellidos castellanos, esos apellidos que en el “sanedrín” de los “jelkides” suenan a blasfemias, y su secreto. Nin-

guna puerta se le cerró, ni tuvo que hacer antesalas enojosas, ni valerse de recomendaciones humillantes, todo lo que forma el protocolo de nuestras oficinas. No le preguntaron tampoco ni quién era, ni de dónde procedía. Se limitaron a examinar su proyecto. Vieron que les tenía cuenta aceptarle, y desde aquel momento el “maketo”, el santanderino, quedó incorporado a la vida industrial de Bilbao.

Y Gerardo Vázquez, al evocar estos días de lucha y de triunfo, al trazarnos sus proyectos para el porvenir, nos habla de Santander, en cuyo progreso confía y al cual quiere contribuir con el dinero aquí ganado.

Y ahora somos nosotros, los que le llamamos iluso, como se lo llamaron otros santanderinos hace cinco años.

PICK

19.- La vieja fragata de la escuela

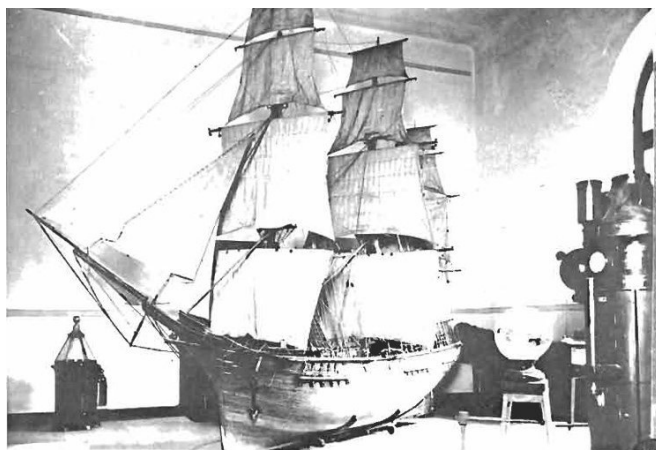
Diario La Atalaya 7 de mayo de 1919

La vieja fragata de la Escuela de Náutica, que ha visto desfilar ante sus maderas venerables, muchas generaciones, y que estaba ya herida por los achaques y las crueldades de los años, acaba de quedar remozada, rejuvenecida, después de sufrir una reparación lenta y minuciosa. Todos los marinos de Santander conocen esa fragata ante la que aprendieron en sus años mozos la complicada tecnología náutica y marinera. A esa fragata, preciosa y completa miniatura de construcción naval, van unidos muchos recuerdos sentimentales. ¡Años del Instituto, de la primera novia, de la primera y dichosa ilusión! Construyó esa fragata, en el año 1861, don Modesto Fernández, inteligente artífice que en esta obra maestra acreditó su entusiasmo por las cosas del mar y su paciencia de benedictino. No hay nada en la fragata que no esté terminado. Todos los cabos de la maniobra juegan y laborean, como en una embarcación de 600 o de 1.000 toneladas. Todas las piezas diminutas han sido labradas separadamente y ensambladas luego en una labor que probablemente duró años.

Al constructor no llegamos a conocerle; pero conocimos a su hermano, el que fue durante largo tiempo capitán del *Rocín* don Juan Fernández, aquél viejecito de blanca perilla, sordo como una tapia, fallecido recientemente. El mismo espíritu marino de don Juan alentaba también en su hermano y le inspiró, sin duda, esa obra a la cual va unido, en los fastos de nuestra enseñanza náutica, su nombre.

Pero no es el elogio del hábil constructor, ni la historia de la fragata lo que nos mueve a emborronar estas cuartillas. Es un caso doloroso que debe conocerse para vergüenza de nuestra administración y ejemplaridad de las administraciones futuras.

Dada la antigüedad de nuestra escuela de Náutica, la tradición marítima de Santander y la importancia de estos estudios en un pueblo como el nuestro que en el mar tiene cifrado su porvenir, parece natural que las aulas en que se formaron tantos marinos ilustres, y donde se están formando los futuros, esté espléndidamente atendida. Por gratitud y por interés.



Aula de prácticas de la antigua Escuela de Náutica de Santander en la que se puede apreciar la famosa fragata. 1900. Foto Duomarco.

Nada, sin embargo, más lejos de la realidad. Su sostenimiento corre a cargo de la Diputación provincial, cuyos limitados recursos económicos son bien conocidos. La vida que arrastra la Escuela no puede ser más precaria. Los sueldos que perciben los profesores, entre los cuales hay alguno, como su director don Antonio del Campo, que ha consumido en este profesorado su vida, son irrisorios. Si publicásemos la plantilla de sueldos causaríamos asombro y vergüenza. Hay muchos profesores que dan cátedra diariamente y que no perciben haber alguno. Son absolutamente honorarios.

Nuestros lectores comprenderán que, si con esta largueza se atiende al sostenimiento del digno personal, las partidas de material no permitirán muchas holguras. Tanto no las permiten que hace pocos días se lamentaba nuestro estimado colega El Cantábrico, de que en esa Escuela se carecía de papel secante. Así el cuidado y el arreglo de la fragata en los muchos años de su vida, no han podido ser más deficientes. El cordaje de sus jarcias, su cabuyería, su maderamen lo iban consumiendo la polilla, la humedad y el tiempo. Las piezas que se inutilizaban no podían ser reemplazadas. El naufragio de la vieja fragata parecía inevitable, porque la Escuela no disponía de recurso ninguno para evitarlo.

A esta vergüenza hubiéramos llegado si no se interpone un generoso montañés, un buen santanderino, cuyo nombre, por sus actos continuos e incesantes de largueza, repite la ciudad agradecida, y para quien acaba de pedirse,

por el voto unánime de Santander, una alta y pocas veces como en este caso merecida condecoración. ¿Será preciso decir que nos referimos a don Adolfo Pardo?. El señor Pardo tuvo noticia de lo que ocurría con la fragata y se ofreció a costear los gastos de la restauración. Gracias a su auxilio la obra ha podido hacerse. Un estimado convecino nuestro, el señor Oroza, antiguo contramaestre de barcos de vela, se encargó de la obra hace días y la dejó felizmente terminada. Ya está otra vez la fragata nuevecita y flamante., con su maniobra recién pasada. Ya está evitado, de momento, su naufragio. Nosotros hacemos publico este hecho, porque, aparte del valor que en si tiene, es un ejemplo consolador en este puerto, donde la enseñanza náutica es mirada por todos con tanta indiferencia. Nosotros quisiéramos que, a imitación del señor Pardo, todos nuestros hombres acomodados, especialmente aquellos que en el mar tienen sus negocios, prestasen atención generosa a la Escuela. No basta que el Estado se incaute de ella en fecha próxima. Quedan muchas cosas que hacer aún después de sometida la Escuela a la dependencia oficial. Crear premios, prometer plazas a los alumnos aventajados. Estimular en fin, y difundir el amor a estos estudios, que en la Montaña deben tener carácter preferente, lo que por desgracia no ocurre hoy.

PICK

20.- Encarnita en el faro

Diario La Atalaya 16 de julio de 1919

Encarnación fue ayer a las carreras; su intención fue disfrutar en aquel ambiente de frivolidad, de elegancia, de buen tono. Llegó a Cabo Mayor y, mientras las carreras empezaban, ella, inquieta y nerviosa, trepó ágilmente por la escalerilla del vértigo del faro. Y no se volvió a acordar ya más de las carreras. Desde aquella altura los caballitos, los jockeys, el público, parecían figuritas de plomo en el escaparate de un bazar. El hipódromo no era más que la caja. Frente a ella, a sus pies, se extendía el panorama luminoso del mar. A lo lejos, en la región de las distancias incalculables, una mancha negra, pequeñísima, rompía la continuidad del azul. Era un barco. A Encarnación le hizo el efecto de un insecto sobre la lámina purísima de un espejo.

Flotaba, sobre el barandal que rodea la cumbre de la torre, el velo rosa, levísimo, que ceñía la cabeza gentil de la hermosísima castellana. Quería irse hacia el mar, en alas de viento, lo mismo que la cabecita loca y el alma aventurera de su dueña.

– *¿Pasan muchos vapores por aquí?* – preguntó al torrero.

– *¡Muchos!* – respondió el digno funcionario – *y en todos ellos hay hombres que en estos momentos tienen puestos los ojos en usted.*

Fue éste un madrigal fácil y espontáneo, que encerraba un gran fondo de verdad. Desde todos los barcos a aquellas horas, ojos ávidos de gente, con sed de tierras, estarían avizorando la torre, que señala la situación del puerto. De pronto el azul empezó a mancharse de puntos negros, como aquél lejano que había parecido a la linda un insecto sobre la luna de un espejo. Solo que éstos se iban agrandando, iban creciendo. Y a medida que se delineaban, se veían las velas como blancos penachos que flameaban sobre la masa oscura. Eran las boniteras que volvían al puerto. Al estar frente al faro formaban una verdadera escuadra, que el viento agrupaba o dispersaba. Eran veinte, treinta, muchas más, las audaces embarcaciones pescadoras.

En algunas, las más próximas, eran ya perceptibles los rostros duros, los perfiles eúskaros que han inmortalizado los hermanos Zubiaurre. Entonces prendió en el alma primitiva e ingenua de la muchacha, la primitiva e ingenua

poesía del mar. Aquellos hombres vestidos de bayeta, le parecieron, ¡Oh muñeca local!, mucho más interesantes que el mundo frívolo y ligero que tenía a su espalda en el brillante “stand”. Y deseó vivir su vida y correr sus riesgos y sentir sus afanes, a bordo de alguna embarcación.

Cuando mamá lo supo se indignó, tembló, palideció, todo a un tiempo. La verdad que el proyecto era una locura. ¡Una señorita a bordo de una bonitera corriendo los riesgos del mar!. Sería tema de comentario en las tertulias y reuniones. Hasta en Soria se comentaría la hazaña. Además, ¿cómo una señorita puede aventurarse en tal empresa, entre aquellos hombrones? ¡Espanto da el pensarlo!.

Encarnación bajó de la torre del faro apesadumbrada. Todas aquellas razones de mamá, de la institutriz, de Fernando, eran de mucho peso. Había que rendirse a la fatalidad.

Cuando volvió al Hipódromo, el Rey conversaba con el gobernador:

– *¿Cómo va esa huelga de Los Corrales?* – preguntaba don Alfonso.

– *Sigue igual, señor* – respondía el gobernador.

– *Pues es preciso que se arregle* – dijo soberanamente el Soberano al despedirse.

Todos los que oyeron las augustas palabras quedaron comentándolas. Encarnita también las oyó; pero no las prestó atención ninguna. Seguía torturada por aquél deseo imposible de salir un día a la mar con los pescadores, a bordo de una bonitera.

Aquella noche en el hotel, tuvo un sueño agitado. Soñó con los pescadores, con los temporales, con unos peces monstruosos que abrían unas fauces enormes y se tragaban la embarcación, los tripulantes y a ella misma. Un agudo chillido, que puso en conmoción a toda la casa y ¡al fin despertó! Abrió sobresaltada el balcón de la alcoba.

El faro estaba enfrente, guiñándola como el ojo de un cíclope, la lente encendida. Parecía que la llamaba, que la atraía y que se burlaba de su cobardía y de su indecisión.

21.- La Escuela de Náutica de Santander

Recuerdos de un alumno I

La Montaña, revista de la colonia montañesa.

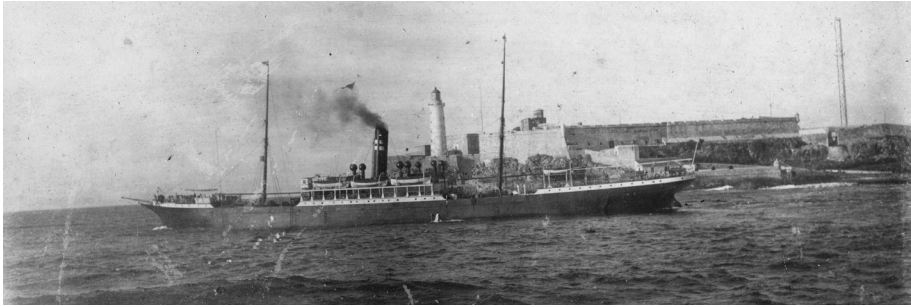
La Habana 6 de diciembre de 1919

*A mi condiscípulo Rodolfo Villegas,
jefe hoy de la armada nacional de Cuba*

Sangraba aún la herida del desastre. El poderío colonial de España se había hundido entre estrépitos y convulsiones de conmoción geológica. Los que aseguran que España acogió con indiferencia el cataclismo, proceden de ligero. Nosotros empezábamos entonces a tener conciencia de las cosas, y sentíamos, como todos los jóvenes de aquél tiempo, en el fondo de nuestras almas toda la vergüenza, todo el dolor, toda la humillación de la tragedia. La impresión que sentimos fue de anonadamiento, de estupefacción. Anonadamiento tan pronto, que hemos tardado mucho en reaccionar, y a ello se debe principalmente el tiempo perdido desde entonces, y el estado actual de atraso y de desorientación de España.

Recordamos los días que precedieron al desastre, y que coincidieron con nuestra entrada en el Instituto de Santander. Eran días de exaltación patriótica, de fiebre romántica. Todos los días habían Algaradas en que los estudiantes tomábamos una parte activa y bulliciosa. La Marcha de Cádiz estaba a la orden del día, y los poetas españoles, los santanderinos principalmente, porque son los que mejor recordamos, escribían a diario décimas y octavas reales, en que se rimaba “cuanto” con Lepanto, y “zumba” y “tunda” con “Otumba. La onomatopeya se había hecho lugar común y estaba en los labios y en el alma de los intelectuales y del pueblo.

Un hermano nuestro que nos había precedido en las aulas y en la afición, fue hecho prisionero a la entrada de La Habana por los cruceros norteamericanos, en uno de sus primeros viajes a bordo del Catalina. Este incidente desagradable, redobló nuestro entusiasmo hacia una profesión que veíamos a través de los dorados lentes de la leyenda. Entonces se soñaba con la guerra del corso y con otras locuras insensatas. Íbamos todos los días al muelle a



*Vapor Catalina de la Compañía Pinillos, saliendo de La Habana 1900.
Museu Maritim de Barcelona.*

despedir a los vapores que zarpaban para Cuba, y más de una vez, en unión de otros compañeros tan impresionables como nosotros, sentimos la tentación de escondernos en sus colas, influidos por la reciente lectura de Julio Verne, en especial de su maravilloso “Capitán de 15 años”.

En esta ocasión conocimos a don Antonio del Campo, el profesor de Cosmografía y director de la Escuela de Náutica.

Don Antonio del Campo, era ya un varón venerable que tenía el cabello blanco y las próceres patillas blanqueadas muy semejante en el retrato que enaltece y honra hoy las páginas de La Montaña.

Hombre probado por la experiencia de la vida, sereno y ecuánime, fue como una piedra de toque para nuestras irreflexiones juveniles. Su primer cuidado fue hacernos comprender que de la profesión que nosotros imaginábamos a la realidad, mediaba un abismo. Patriota ardiente y austero, se daba sin embargo cuenta de las cosas. Se puede asegurar que a él no le sorprendió la desgracia. Y al día siguiente de saberse la magnitud de la derrota, apareció en su cátedra, sereno y digno, explicando los problemas de navegación, como si nada hubiera ocurrido de aulas afuera. Aquella lección de cosas, tan sabiamente comprendidas, fue la primera enseñanza que recibimos del profesor de las barbas blancas.

Hablemos de lo que era en aquellos días la Escuela de Náutica. Pobrementemente dotada y atendida por la Diputación provincial, arrastraba esta benemérita institución una vida lánguida. Refugiada en el rincón de una de las alas del ruinoso ex convento de Santa Clara, habilitado entonces para instituto, en las cuatro filas de bancos carcomidos, nos colocábamos holgadamente seis ó siete estudiantes de la más humilde condición.

La mayoría procedían de los pueblos de familias labradoras, que a duras penas soportaban los gastos de la educación de sus primogénitos. Otros procedíamos de familias modestas de la ciudad. Santander, que a pesar de su gloriosa tradición marítima y de deber al mar todo lo que es, ha sentido siempre a las cosas de la mar un desdén suicida, consideraba entonces la profesión de navegante como algo inferior.

Los mismos hijos de los capitanes de la Trasatlántica enriquecidos en la carrera, se preparaban para abogados, para médicos, y al acudir a las clases de latín y de retórica nos veían pasar con desdén, y hasta se burlaban de nosotros. Decididamente los “náuticos” éramos una especie de parias en aquél congreso juvenil, que se dejaba llevar de los prejuicios y de las modas de la época. ¡Qué profunda transformación la operada luego! Nosotros nos hemos podido dar perfecta cuenta de ella, porque asistimos a sus orígenes. Hoy muchos de aquellos pretenciosos estudiantes de latín, han tenido que refugiarse en la burocracia, mientras los náuticos de entonces, los hijos de los labradores de los pueblos, elevados a la dirección de grandes empresas marítimas, están echando los cimientos del porvenir de España.

(Concluirá)

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

22.- La Escuela de Náutica de Santander

Recuerdos de un alumno II

La Montaña revista de la colonia montañesa.

La Habana 13 de diciembre de 1919

Verdad es que el porvenir que se ofrecía entonces a los marinos montañeses era difícil y precario. Habían desaparecido los barcos de vela, yunque que forjó el hierro duro de los grandes capitanes de la tierra.

Nosotros alcanzamos aún la *Don Juan*, la hermosa fragata de los Pombo, fondeada e inmóvil en la bahía, en espera de los nuevos armadores noruegos que la habían adquirido y no tardaron en llevársela. La navegación a vapor, por lo que se refiere a nuestra matrícula, estaba aún sin iniciar. Todos estudiaban con los ojos puestos en la Traslántica, cuyo acceso iba ya siendo difícil a los montañeses, pues las influencias de otros puertos se dejaban sentir cada vez más poderosamente.

Los marinos que tripularon los últimos barcos de vela, habían tenido que buscar nuevo rumbo a sus vidas, y algunos, como don Federico Cagigal, se habían hecho pequeños industriales resignados a acabar sus días fuera de la mar.

Abad era casi el único héroe que se ofrecía a nuestra admiración. Su nombre era pronunciado como un símbolo, y como ejemplo que imitar. ¿Qué estudiante de náutica de aquellos tiempos no ha sentido palpitar su corazón al oír el nombre de don Gonzalo Abad? Al desaparecer los veleros en que se había curtido, encontró refugio en *El Gallo*, el vapor petrolero, de la fábrica del Astillero, que mandaba a la sazón. De él se contaban casos inauditos. Era un marino de la antigua escuela, brusco y áspero como un cepillo de baldear; de una energía sobrehumana y de una pericia náutica acreditada en cientos de viajes. Con Abad, compartía la popularidad y la admiración entre nosotros, aunque por motivos muy dudosos, el celeberrimo Teodosio Ruiz, que tan trágico fin tuvo años después, y a quien todo el pueblo conocía familiarmente por “el Piloto”.

Teodosio era un verdadero atleta, en la plenitud entonces de su juventud briososa y mal orientada. Aunque era un marino experto, y que ocupó muy dignamente su puesto a bordo de diferentes buques, se había hecho su reputación en otros aspectos de la vida. Era valiente hasta la temeridad, algo dado

a la matonería, aunque conservaba siempre en medio de los mayores extravíos, la nobleza de su corazón; rumboso y gastador hasta la prodigalidad; amado y codiciado por las mujeres. Le acompañaba siempre una leyenda de escándalo, de audacia, de valor romanesco.

De él se contaban lances que parecían arrancados de la novela de aventuras. Un desafío famoso, que tuvo en la Habana con un negro ciclópeo. Sus cotidianas refriegas con policías, con bravoneles, con guapos de garito y de lupanar. En clase se contaba siempre alguna aventura suya que era subrayada con murmullos de admiración.

Acompañarle a tomar café alguna vez, en el “América” ó en el “Brillante” los dos cafés de la gente de pelo en pecho, ó presenciar alguna de sus broncas para luego referirlas con pelos y señales, se consideraba en la asamblea estudiantil, como la mayor hombrada posible.

Dos ó tres habían entre nosotros, que habían alcanzado ya el singular favor, y que hasta merecían la amistad algo desdeñosa del héroe. Ellos han muerto ya, antes de haber logrado ser hombres de veras. Nosotros, más pusilánimes, más irresolutos, les envidiábamos en silencio.



*Capitán Gonzalo Abad Rojas,
del libro Capitanes de Cantabria*

Al poco tiempo de la pérdida de las colonias todo cambió radicalmente. El capital montañés, emigrado a Cuba, se empleó en la explotación de la riqueza regional. Se fundaron por docenas las compañías mineras y la necesidad de exportar el mineral de hierro, que se extraía en grandes cantidades, motivó la creación de empresas navieras locales. Un día surgió majestuosamente en las aguas del puerto el Peña Cabarga, primer vapor de la Compañía Santanderina. Lo mandaba don Segundo Cruz, un bravo marino trasmerano, que había navegado mucho en barcos de Bilbao, y que poco antes se había salvado milagrosamente en el naufragio del vapor Carranza, perdido en una noche de tormenta en Cabo de Ajo. Se anunciaba la compra de otros buques, y la formación de nuevas empresas. A los alumnos de Náutica parecía abrírsenos un nuevo porvenir.

Pero ocurrió también algo insólito que vino a empeorar la situación. Con la repatriación del ejército de las Colonias, y el exceso de oficialidad en los cuadros de la Península, se suspendieron las convocatorias para ingreso en las academias militares. Y el núcleo considerable de futuros oficiales, que vio malograda su carrera, acudió como un refugio a las escuelas de Náutica, viendo en esta profesión, un recurso fácil, toda vez que permitía utilizar la mayor parte de los conocimientos adquiridos. Y de la noche a la mañana, los seis ó siete humildes alumnos, que nos quemábamos las cejas en los apolillados bancos del aula sobre el cuaderno de apuntes de trigonometría, nos vimos reforzados por una falange de nuevos alumnos completamente distintos y extraños a nosotros.

Procedían, por lo general, de provincias del interior. Los había de Madrid, de Toledo, de Palencia. Algunos eran hijos de generales y de familias de apellidos sonoros. Vestían elegantemente y trajeron al aula provinciana la alegría, el donaire y la travesura de la vida madrileña. De la mayor parte de ellos hemos perdido el rastro; muchos empezaron a navegar y abandonaron luego la profesión; otros emigraron a América; pocos fueron los que perseveraron y entre éstos ocupa un honroso lugar don Gonzalo Díez Limiñana, sobrino del heroico general Díez Vicario. Limiñana después de haberse hecho capitán y haber mandado diferentes buques, es hoy un acaudalado naviero, y una de las firmas más acreditadas en la vida mercantil de Gijón.

(Concluirá)

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

23.- La Escuela de Náutica de Santander

Recuerdos de un alumno III

La Montaña revista de la colonia montañesa.

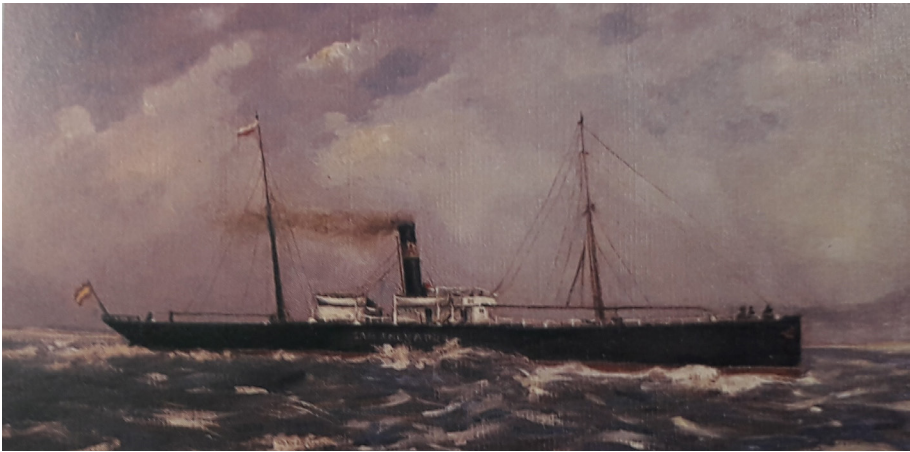
La Habana 20 de diciembre de 1919

La irrupción de los elementos de las Academias militares modificó esencialmente el aspecto de las clases de Náutica. La pequeña y sórdida aula resultó insuficiente. Hubo necesidad de añadir nuevos bancos. El número de alumnos se elevó, desde seis ó siete que éramos al principio, hasta veinte ó treinta. Y la clase de Cosmografía llegó a tener tanta importancia como la de latín ó la de Historia Universal. Ya los alumnos del Bachillerato, los que se preparaban para otras carreras más lúcidas no nos miraban con tanto desdén. Y por si esto fuera poco, hubo otra irrupción que acabó de colmar el reducido ámbito de la cátedra. A consecuencia de ciertos incidentes ocurridos en el Seminario de Corbán, muchos jóvenes que cursaban la carrera eclesiástica, se vieron precisados a abandonar estos estudios. Y por la misma razón que los aspirantes a militares decidieron hacerse marinos. Muy importante fue también este núcleo, y muchos bravos capitanes de hoy, de no mediar esas circunstancias, serían actualmente dignísimos padres de almas. Benito Cerecedo, Manuel Revuelta, por no citar más, no nos dejarán mentir.

Entre estos condiscípulos nuestros, procedente de Corbán, merece destacarse de quién hemos perdido la pista hace muchos años, no sabiendo si vive ó ha muerto, si sigue navegando fuera de España, ó si ha encarrilado su vida por los caminos alejados del mar. Tenía un temperamento de escritor originalísimo y formidable. Dejó el Seminario cuando llevaba adelantadísima la carrera. Poseía vastos y profundos conocimientos en Filosofía y Humanidades; era orador, escritor y poeta. Acabó sus estudios en la Escuela y empezó a navegar haciendo su aprendizaje en un barco velero. Y el choque de su educación clásica con la vida ruda y grotesca de los barcos, produjo una literatura personalísima, fuerte, original y vigorosa. Dejó la muestra en un libro titulado "Victoria o memorias de un loco", que publicó a raíz de sus primeras navegaciones.

Es una especie de autobiografía en que descubre unos amores románticos e insensatos, muy propios de su espíritu vehemente, y los coloca en el escenario multicolor de la mar y de los puertos que fue visitando. Sus descripciones de los países exóticos tienen una fuerza, una novedad, una verdad sobre todo, que cautivan. Fue el primero que hizo literatura del mar y de los viajes rompiendo los viejos y gastados moldes académicos.

Muchos años después, Tomás Morales y algunos otros han hecho verso lo que León Felipe hizo en prosa rutilante y excelsa. Y desapareció de pronto. No hemos vuelto a saber noticias suyas; perdimos el rastro personal y literario. Si es que se oculta en algún rincón del nuevo mundo, y estos números de La Montaña llegan a sus manos, sepa por ellos, que este humilde condiscípulo suyo no le olvida, y le envía un saludo a través de los mares.



*Vapor San Salvador de la Compañía Montañesa de Navegación.
Óleo de Agustín Riancho 1900.- Colec. Pérez y Cía*

Pero salgamos un momento de los umbrales de la escuela, bulliciosa y alegre con la reunión de gentes tan heterogéneas, y encaminémonos hacia los muelles, lugar predilecto de nuestros paseos, en los ratos de ocio o en las tardes en que hacíamos novillos. El *Peña Cabarga* no es ya el único buque de nuestra matrícula. Tiene ya un compañero, el *Peña Rocías*, que ha pasado a mandar el capitán del primero don Segundo Cruz.

Un marino joven entonces, aunque muy anterior a nosotros, don José Felipe Vargas, se ha hecho cargo del mando del *Cabarga*. Algo después viene el

Angustina y paralelamente a los buques de esta empresa, empiezan a venir los de la Montañesa también de reciente fundación. Llegan el *Astillero*, el *San Salvador* y el *Matienzo*. Llega también el *Peña Castillo* y finalmente el *Peña Sagra* y el *Camargo*.

La Escuela de Náutica no cesa de improvisar oficiales, que el rápido aumento de la flota absorbe continuamente. Y es preciso entonces que los viejos marinos retirados, los supervivientes de los barcos de vela, que se habían ya resignado a acabar sus días lejos de la mar, vuelvan al ejercicio de la profesión acompañados de la brillante pléyade juvenil.



Alfredo Piris del Campo capitán de los vapores Peña Angustina y Peña Castillo, gerente de la Santanderina de Navegación y profesor de la Escuela de Nautica.

Archivo familiar

Los veteranos don Federico Cagigal, don Teodoro Ruiz y don Vicente Castro pasan a mandar algunos de los nuevos vapores, y hasta a los lejanos mares de América donde ejercían su profesión, se va a buscar a don Fernando Pereda y a don Fernando Gutiérrez Cueto, dos de los capitanes más ilustres que han salido de Santander. Del elemento nuevo se acredita el joven Baldomero Perales, que mandando el *Rocías*, realiza viajes en condiciones excepcionales de audacia y de pericia, cuyo mérito indudable y por todos reconocido no pudo empañar ni la desgracia que al fin se ceba en él.

Alfredo Piris, joven también, y que navegaba como piloto en la Bandera Española, es designado capitán del *Peña Angustina*. Y en las listas de los pilotos de aquellos días encontramos los nombres de Fidel Aguirre, Manuel Aguirre y Escalante, de aristocrática familia, muerto prematuramente, Juan Coll, Angel Regato, Feliciano Fernández Alcalde, Eusebio Guissasola y muchos más, que después han llegado a las cumbres de la carrera.

Aquella fue la edad heroica de los alumnos de nuestra promoción. Veíamos salir con noble envidia a los compañeros que terminaban sus estudios y que empezaban su profesión. ¡Con qué ansiedad les esperábamos a la vuelta de los viajes para que nos contaran sus impresiones! ¡Y cómo les envidiábamos el tabaco inglés, la gorra de piloto con el sello de Liverpool y las manos callosas y deformadas por la labor manual!

Había que ver con qué fe se estudiaba después de estos encuentros. Y con qué avidez se paseaba por los muelles y se acechaba la llegada de los barcos.

*(Concluirá)*²

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

² La cuarta entrega de este artículo, creemos que no llegó a publicarse.

24.- Don Antonio del Campo

Diario la Atalaya 9 de marzo de 1920

Ha muerto don Antonio del Campo Burgaleta, el anciano y bondadoso director jubilado de la Escuela de Náutica de esta ciudad. Hace ya bastante tiempo que estaba gravemente enfermo y que se habían perdido las esperanzas de salvarle. Sin embargo, no por eso a los que fueron discípulos suyos, la noticia deja de herirles con la misma fuerza, con la misma violencia que si se tratase de una desgracia fortuita y casual. El mismo dolor sentirán todos los santan-



Antonio del Campo y Burgaleta director de la Escuela de Náutica de Santander y Catedrático de Cosmografía, Pilotaje y Maniobras.

La Montaña revista de la colonia montañesa.- La Habana 6 de diciembre 1919.

derinos, porque el finado era, ante todo, un hombre bueno y cariñoso, que muere sin dejar en su paso por la vida un solo enemigo.

Recientemente había sido jubilado del cargo que desempeñó durante muchos años, dirigiendo la educación técnica de muchas generaciones de marinos, la mayor parte de los cuales consiguieron destacar en su carrera y hoy ocupan en la Marina y en los negocios puestos preeminentes.

Era don Antonio del Campo un gran educador, que había hecho de la enseñanza un sacerdocio. Tan era así, tan compenetrado estaba con su cátedra, que la jubilación que le obligaba a separarse de ella, fue la señal de su decaimiento y de su próxima muerte. El rincón tranquilo de su casa, lejos de sus alumnos y de sus libros, más que un descanso fue para él una cárcel. No podía resignarse a su aislamiento, a su quietud, a la que sus largos años de servicio le daban indiscutible derecho. Poco después de su jubilación, sus antiguos alumnos residentes en Santander le dedicaron un sencillo y conmovedor homenaje. Presididos por él se reunieron en un banquete. Allí estuvieron todos: los que han llegado por su propio esfuerzo, a las cumbres de la profesión, los apartados de ésta, los enriquecidos en el comercio y los humildes. Se recibieron adhesiones de antiguos alumnos residentes en lejanos puertos. Aquellos alumnos que hace quince ó veinte años no habían vuelto a ver a su bondadoso profesor, al conjuro de su nombre sintieron estremecerse su corazón a través de la distancia, y enviaron un brindis telegráfico en el que vibraba el hondo cariño, no debilitado por los años.

Don Antonio habló entonces, habló por última vez a sus discípulos. Parecía hablar desde la cátedra. Es decir en el mismo tono llano, cariñoso, paternal, pues en su vida docente no empleó otro. Y sus palabras tuvieron la virtud de hacer asomar lágrimas a veteranos de cien navegaciones.

El querido profesor empezó la carrera de ingeniero industrial, que abandonó en el cuarto año, cursando entonces la de Náutica. En 1891 fue elegido por primera vez concejal del Ayuntamiento de Santander y formó parte del Sindicato para la construcción del ferrocarril del Meridiano. Siendo concejal le sorprendió en 1893 la catástrofe del *Cabo Machichaco*, y de los servicios que prestó como teniente de alcalde del distrito más castigado por la explosión, da idea la Prensa de entonces, y el hecho de haber sido propuesto para la cruz de Beneficencia.

Cuando el Ayuntamiento se trasladó al nuevo palacio, presidía la Comisión de Gobierno interior y prestó relevantes servicios. Presidió también la Comisión de Hacienda, que realizó un empréstito de cinco millones de pesetas. Y fue el

primer presidente de la Comisión de Biblioteca y Museo municipales y primer presidente también de la Comisión municipal de Teléfonos. En todos estos puestos se revelaron su honradez acrisolada y su amor a la ciudad. Tomó parte muy activa, colaborando con el popular alcalde Luis Martínez, en el ofrecimiento al Rey del palacio de la Magdalena.

Porque su honrada convicción no tenía ningún contacto con sectarismos reprobables. Sus mejores amigos se contaban entre personas de las ideas más opuestas a las suyas, como el difunto y caballeroso marqués de Valbuena, por ejemplo.

Reciba su familia nuestro más sentido pésame. ¡Descánse en paz el excelente ciudadano y bondadoso profesor!

PICK

25.- El raquero que no robó nunca

Diario La Atalaya 10 de marzo de 1920

Adosado a las paredes de madera de la caseta del embarcadero, que rezumaban humedad, como si formase parte de la pared misma ó fuese una excrecencia suya, encontrábamos a Pombito en los amaneceres más inclementes del invierno, aguantando impávido a pie firme el Noroeste tempestuoso, la granizada ó la cellisca.

– *Pombito, ¿no tienes frío?* – le decíamos familiarmente.

Y Pombito se encogía de hombros, el gesto peculiar suyo, con el que resolvía todos sus problemas y sus preocupaciones. No pedía a nadie cuartel. Era un raquero altivo que paseaba sus greñas y sus andrajos en medio de la civilización, sin claudicar, sin caer nunca en el gesto mendicante, sin una protesta ni una vacilación.

El carabinero, bien embutido en su capote y defendido de la cellisca por su garita de cemento, comentaba burlescamente:

– *A Pombito no le parte un rayo; buen peine está. Con la nieve y con el frío engorda.*

Pudo añadir también que con la desnudez. Vestía unos levitones inverosímiles, cuyos jirones pendían formando flecos caprichosos. Se lo anudaba a la cintura con un trozo de piola. Como aquella levita no conservaba ni huella de botones, entraba el viento inflándole como un fuelle y agitando la enmarañada selva de su pecho velludo. Los calzones eran también una cosa arbitraria y absurda. Asomaban por sus numerosos y anchos imbornales trozos de las piernas selváticas que parecían troncos rugosos. Era la desnudez y la rudeza del hombre primitivo, que arrostraba sin defensa alguna la lucha contra la Naturaleza.

¿Cuántos inviernos soportó así este hombre, que parecía hecho de esa cayuela dura como roca, y sucia y pegajosa, que forma el fondo de la bahía? Nosotros le conocimos así siempre. Nunca pudimos calcularle los años. El no los sabía tampoco. Lo mismo representaba 30 que 60.

Ahora, en la hora de su muerte, nos enteramos de que sumaba 67. Asombra el límite de la resistencia humana. No se concibe que un hombre, normal-

mente constituido, pueda soportar uno solo de esos días de invierno santanderinos, sin comer, sin abrigo, aguantando los temporales a pie firme y durmiendo entre las tablas de los muelles ó entre los sacos de las estibas. Pues de ese modo aguantó Angel Cillero, que tales son el nombre y el apellido del héroe, 67 años felices.

Felices si. Porque Pombito no dejó nunca de serlo. Como a Diógenes, le bastaba para su felicidad que no le velasen el rayo de sol que llegaba piadoso a la abertura de su tonel, al último raquero santanderino. Le bastaba que no le impidiesen el libre paso por el muelle, ni le negasen el acceso a los barcos atracados a las machinas.

Era el único raquero a quién en los barcos se recibía con amor y sin recelos. Se le dejaba andar a su antojo por los ranchos y por las cocinas. La explicación está en que este raquero, que no tuvo dinero nunca, jamás robó. Ni la chatarra, ni los metales, ni el tabaco, ni mucho menos el dinero le sugirieron nunca pasión insana. Dormían tranquilos los guardianes mientras Pombito estaba a bordo. Era una estatua de la honradez cubierta de harapos. Se contentaba con lo que le daban: con las rebañaduras de las cazuelas. En cambio, ayudaba a los muchachos de la cámara en los menudos menesteres de su oficio. Todos los capitanes le conocían y le trataban cariñosamente. A todos les conocía desde que empezaron a navegar. Les había visto crecer y hacerse hombres. Pero nunca les apeó el tratamiento. De sus apellidos conocía poco. Siempre les designaba por sus nombres. Don Indalecio, don Benito, don Angel. Ni en sus grandes acosos de hambre, cuando no había en los muelles vapores donde ir a comer les importunó nunca. Eran ellos los que tenían que hacerle el ofrecimiento de su calderilla ó de su plata, que él recibía dignamente, agradeciéndolo con un gruñido.

Algunas veces alguno de estos capitanes condolido de su desnudez le hizo la merced de un traje completo que en la dura piel de Pombito fue flor de un día. La ropa limpia le molestaba fieramente. Al cabo de uno ó dos días volvía a sus harapos gloriosos, a su mugre consuetudinaria. Era un verdadero esquilma que estaba formado para cubrirse con pieles de foca rezumantes de sangre y aceite.

Muchas veces le supimos muerto. Nos parecía que su resistencia había llegado al limite. Pero esta vez parece que la cosa va de veras. La horrible noche de anteayer la pasó sobre un banco en pleno muelle de Maliaño, como había pasado otras tantas tan ricamente. Decididamente no somos nada. Y aquí si que viene bien la frase estereotipada y desacreditada por el abuso, de que

ha muerto el último raquero. Siempre que se muere algún personaje, se dice que es el último de su especie. Por lo que se refiere a Pombito, es verdad. Se lleva a la tumba el secreto de aquél hampa pintoresca y salvaje que conoció Pereda. Entre ella y el hampa moderna de mancebía y de “quincena” hay un abismo de moral.

Con los harapos y la barba crespa de Pombito han perdido los muelles santanderinos su más típico adorno.

PICK

26.- El triunfo del puerto

El atraque del Siboney

Diario La Atalaya 7 de abril de 1920

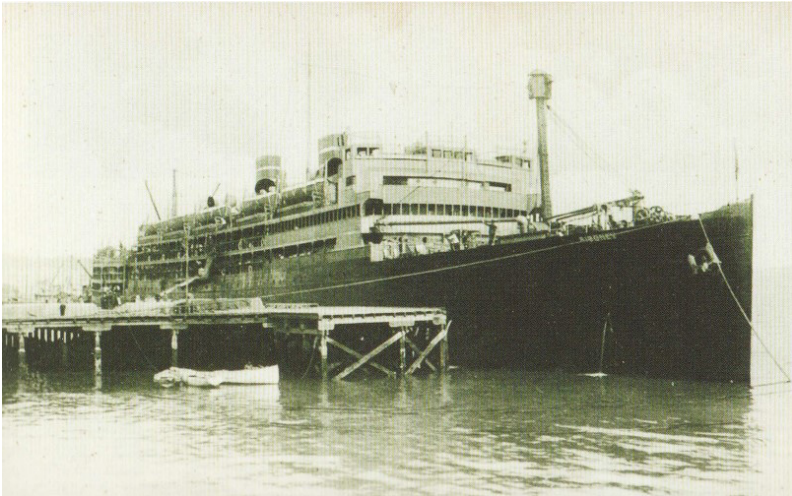
El puerto, el viejo y querido puerto santanderino, combatido por las más poderosas influencias y por la apatía ó la ingratitud de los que en sus orillas nacen y viven, tuvo ayer una tarde triunfal. En esa tarde de ayer, tarde clara y luminosa de la primavera principiante, se diría que el puerto quiso desquitarse de recientes decaimientos y abandonos. Y se mostró pujante y soberbio, permitiéndose el lujo de atracar al muelle de la Compañía Trasatlántica, el soberbio liner americano *Siboney*, un mastodonte de acero de 14.000 toneladas.

Aquí en Santander pocos son los que darán importancia a estas cosas. Preocupan más otra suerte de menudas cuestioncillas. Y sin embargo, la tiene y enorme. Nosotros pensábamos en ello ayer a la caída de la tarde, cuando veíamos en el corazón del muelle, frente al centro de la ciudad, el vapor gigantesco. Tocando con sus flancos las tablas de la machina, rebosante a aquella hora de gente, como el más animado paseo, y mezclando sus humos con los humos de los trenes de la estación de la Costa, a unos pocos metros de distancia.

En estos momentos en que se están disputando hegemonías, en que se discuten derechos preferentes para el gran tráfico interoceánico, figúrese el lector lo que es esto. Es como si en Bilbao un barco de estas proporciones fuese a amarrar en Ripa, junto al puente de Isabel II y frente al Campo de Volantín; es como si en Gijón pudiese suceder lo mismo en el muelle de Lequerica. Es decirle al pasajero que embarca en New York ó en La Habana, que la misma escala del barco, sin necesidad de tomar un coche ni un tranvía, ha de dejarle en la puerta de los hoteles, en las estaciones ó en el paseo animado y brillante en que en las tardes azules, como la de ayer, desfila como en una parada toda la ciudad.

Este gran ideal de comodidad y de facilidades al que otros puertos sacrifican sumas cuantiosas y esfuerzos prolongados, sin llegar a obtenerle, porque en la mayoría de los casos está más allá de las posibilidades humanas, en

Santander lo tenemos realizado. Las magníficas condiciones naturales de la bahía, esta bahía privilegiada y magnífica que parece un lago por su disposición, bajo los balcones de las casas de los próceres del muelle y un mar por su anchura y por su longitud, nos dan hecho un trabajo de siglos y una obra equivalente a cientos de millones.



*Transatlántico Siboney en Santander.
Tarjeta postal Ed. Casa Fuertes 1920.*

En Santander se da el caso peregrino de que entre la indiferencia de la mayor parte de la población, frente a los problemas vitales, las pocas voces que se alzan para comentar estos problemas, son de pesimismo ó de desesperanza. La única optimista es la realidad, esa realidad que nos muestra una magnífica línea de muelles, a uno de cuyos extremos pudo atracar hace un mes un magnífico trasatlántico, y en cuyo centro amarró ayer el *Siboney*, de la misma bandera y de las mismas características que el *Orizaba*.

En nuestro número de ayer publicábamos una interesante fotografía del puerto en 1862. Era el puerto que conoció las fragatas harineras de don Juan Pombo. Como para establecer el contraste con aquella fotografía llegó ayer el liner americano y amarró en la zona comercial, que en los tiempos en que la fotografía fue hecha, estaban aún cubiertos por las aguas. Algunos de los centenares de personas que presenciaban desde el muelle el magnífico cua-

dro llevaban el periódico en sus manos y comparaban. Y la comparación era como un tónico, como una inyección de optimismo que reanimaba marchitas esperanzas. No hay razón para desalentarse. Después de los días tristes de la guerra en que el puerto parecía morir, el tráfico vuelve a animarle.

Hace meses que alegra el ánimo ver flotar a un tiempo las banderas de muchas naciones que hacía tiempo no nos visitaban. Y en los muelles hay trabajo y dinero, que se distribuye largamente en jornales. Este dinero es santo y salvador. Es el que redime y ennoblece a los pueblos.

X

27.- El muelle de madera

Diario La Atalaya 7 de mayo de 1920

La Montaña revista de la colonia montañesa. La habana 14 de agosto de 1920 Es el paseo de los argonautas. De los que tienen sus ojos abiertos siempre al mar; ebrios de lo azul y de las olas; seres misántropos y un poco extraños, incomprendidos en la misma población marítima.

Los argonautas son muy pocos aquí. Ya hemos dicho, no recordamos cuántas veces, que Santander es un puerto que vive de espaldas a la mar. La mayor parte de los vecinos, y ni que decir tiene que también las vecinas, invaden tumultuosamente el paseo del boulevard, distante del muelle unos cuantos metros, pero separado de su línea y privado de su vistas por unos discretos jardinicos tendidos a modo de cortina, y no se preocupan para nada de lo que en la zona marítima ocurre.

Están allí como podían estar en un paseo de tierra adentro, en el Espolón de Burgos, en el Salón de Palencia, y hasta inician un gesto de desagrado cuando el ronco pitar de un barco ó el agrio chirriar de una maquinilla atruena y apaga los amerengados compases de la música.

A los asiduos del boulevard rara vez se les ve sobre las maderas del muelle; así como a los habituales del muelle de madera pocas veces se les tropieza en el boulevard. Son dos mundos distintos, dos zonas espirituales antagónicas de la vida, separadas por la cortina de unos raquíticos jardinillos.

En realidad a los paseantes del muelle de maderas no se les ve en ningún otro lugar de la ciudad. Son unos seres extraordinarios que parecen haber surgido de los pilotes húmedos y podridos de una machina, como los moluscos y las algas. Siempre son los mismos. Claro está que hacemos excepción de la multitud adventicia y gregaria que invade aquella zona los días de verano, quitándola carácter y color. Y exceptuamos también las grandes aglomeraciones que congrega tal cual día del año el atraque a la machina de algún panzudo trasatlántico, imán de ociosos y lonja de contrabandistas y trujimanas.

Los paseantes del muelle de maderas son los seres reflexivos y estoicos; iniciados en el culto del mar por una convicción alimentada pacientemente, ó por el atavismo de la sangre. Empezaron sus paseos en la adolescencia y les

continúan con la cabeza blanca y venerable. Para ellos no es Santander, ni el Hipódromo, ni la Avenida de la Reina Victoria, ni el Sardinero. Santander es el muelle de maderas.

La psicología y el diseño de estos seres es un poco complejo. No han salido todos del mismo molde ni de su vocación responde a iguales causas. Algunos son marinos retirados que en esos paseos parecen prolongar los que hacían a bordo sobre el Puente en las interminables horas de guardia.

Cuando pasean se hacen la ilusión de que montan una guardia más. Prototipo de esta clase fue el finado y veterano capitán don Juan Fernández, don Juan el Sordo como le llamaban cariñosamente sus compañeros. Mientras vivió no dejó un solo día su paseo a lo largo de la línea de muelles. Su perilla blanca de marino viejo encanecido en el oficio, era un adorno legendario del puerto, como una alegoría de la navegación. Hasta que la enfermedad que le llevó al sepulcro, le amarró al lecho con lazos más fuertes que su voluntad indomable, no faltó a su paseo un solo día. Solía rematarle en la caseta de los prácticos del puerto, donde echaba el ancla hasta que se apagaba la última luz solar.

Hay también la clase, un poco más extraña, de gentes sedentarias, cuya vida se deslizó siempre en el banco del taller ó detrás de un mostrador. La devoción de estas gentes al mar es más pura y más desinteresada. Son como los amantes de una mujer que no les concedió nunca una sonrisa y de la que no esperan nada ya. El culto del viejo marino está alimentado por la gratitud, por el recuerdo de alegrías pretéritas y de las aventuras encantadas.

Estos otros paseantes, firmes en su amor platónico, se contentan con ver desde el muelle el atraque y la despedida de los vapores. Y cuando éstos se van entre borboteos de hélice y bocanadas de humo, les siguen con los ojos cansados. Y la ilusión de la lejanía refresca unos instantes el polvo y el tedio de sus vidas quietas.

No acaba aquí la gama de los argonautas de los muelles santanderinos. A ella pertenece también el viejo matrimonio artesano que se encuentra desplazado en los centros de la moda y la animación. Estos matrimonios van a las caídas de las tardes cuando cesa el tráfico de las descargas, y se sientan sobre los pilotes de madera recién labrados y aspiran, con beatífica unción, el yodo marino.

Característico de los muelles y formando él solo un punto aparte e independiente, era Pombito, que acaba de morir. Ese sí que era una excrescencia de los muelles, un producto del chapapote, de la sal marina y de la herrumbre

de los hierros oxidados. Era un elemento más del muelle, pero no puede incluirse en el grupo de los paseantes.

Todos estos, el capitán viejo, el comerciante retirado, que tiene en don Angel Basave su personificación, los hallamos todas las tardes parados ante el patache que descarga cemento. Conocen ya al patrón y hablan con él familiarmente. Saben el calado de cada uno de los vapores. Y cada uno de ellos tiene un proyecto para la transformación del puerto, que defiende invariablemente todos los días con voz cascada, pero con enérgico accionar. Todos ellos nos inspiran un gran respeto, una religiosa veneración. Hasta sus infantilismos seniles nos parecen admirables.

Son cuarenta ó cincuenta personas que viven de cara al mar en un puerto marítimo que debe al mar todo lo que es.

28.- Santander trasatlántico

Diario La Atalaya 9 de junio de 1920

De día en día recobra nuestro puerto su animación de “avant-guerre”. Los últimos días han sido excepcionales: tres grandes paquetes franceses el *Chicago*, el *Niágara* y el *Lafayette*; uno de la Trasatlántica española el *Alfonso XII*; el holandés que está atracado al muelle de los “paquetes” y ayer, por último, el magnífico *Infanta Isabel*, de la Compañía Pinillos. Y esto se consigue luchando con los trabajos enormes de propaganda de otros puertos vecinos que no pierden ocasión, y hacen muy bien en ello, para atraerse todos los elementos de producción y de riqueza.



Trasatlántico Lafayette en Santander.

La Montaña revista de la colonia montañesa. La Habana 30 diciembre 1926.

Estos días, leyendo la Prensa de Gijón, hemos podido apreciar con qué patriótico empeño, aquellos estimados colegas velan por los intereses de su región. Porque dos ó tres trasatlánticos franceses, en virtud de las facultades de que están investidos los capitanes, se han saltado la escala de aquél puerto,

se ha hecho y se está haciendo una formidable campaña, como si peligrase la esencia de la vida regional.

¿Cuándo en Santander hubiéramos hecho otro tanto? Aquí, donde nos hemos dejado arrancar tantas cosas importantes que de derecho nos correspondían, sin que nadie se diese por aludido, sin que saliésemos de nuestra indiferencia, el bravo gesto de nuestros vecinos los gijoneses es como una enseñanza, un ejemplo y una lección.

¡Cuánto hemos podido hacer por Santander sólo con habernos limitado a defender lo nuestro, sin agravios de nadie! Y sin embargo, sin hacer nada, sin pedir nada, viene la realidad a colmarnos de satisfacciones, dando a nuestro puerto la animación de que hemos sido testigos los pasados días. Es por imposición de las condiciones privilegiadas de nuestra bahía.

Un querido amigo nuestro, santanderino entusiasta y gran coleccionador de datos que se refieren a la vida de Santander, nos recordaba días pasados el caso de una familia que, a los diez minutos de desembarcar del trasatlántico que la había traído de América, tomaba el tren a pocos metros del muelle de desembarque.

Santander es un pueblo empeñado en una lucha encarnizada con la Fortuna obstinada en protegerle. A pesar suyo la Fortuna suele salir vencedora. A esto se debe que la obra de nuestro progreso siga su curso, claro que lentamente por la resistencia que hay que vencer. Santander es sin duda un pueblo inmortal.

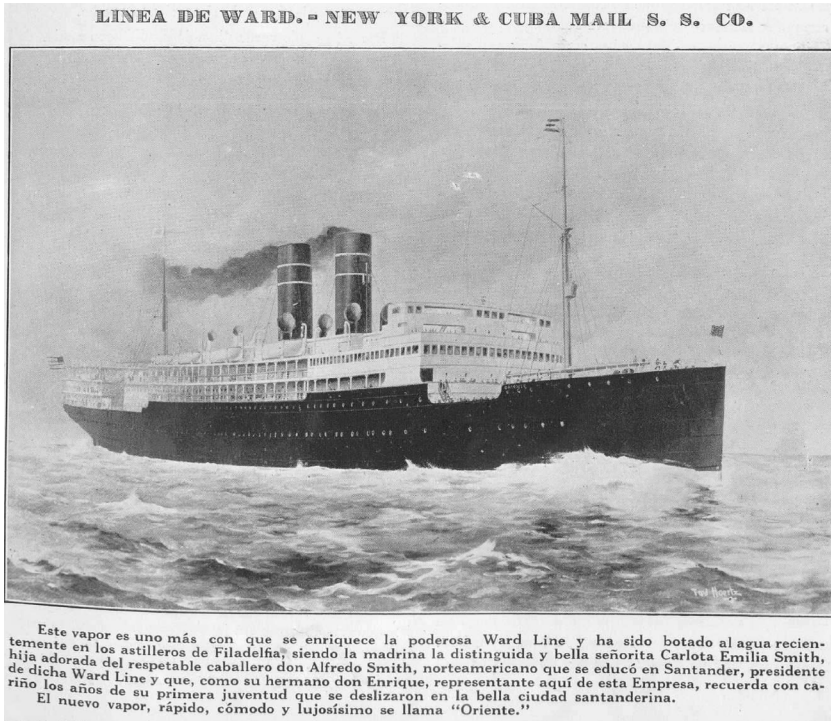
29.- Los santanderinos en América

El alma de una gran empresa

Diario La Atalaya 12 de junio de 1920

Pocos santanderinos habrá que no sepan lo que es la “Ward line”, la poderosa Empresa americana de Navegación. La llegada a nuestro puerto de esos magníficos vapores el *Siboney*, el *Orizaba* y otros, ha hecho popular a la Empresa. Sin embargo, lo que apenas sabe nadie en Santander, es que el presidente del Consejo de Administración de la “Ward”, y una de las más poderosas firmas de la banca newyorkina, Mr. Alfred Smith, es santanderino, nacido y criado en nuestro término municipal y unido por lazos de cariño y afecto, que no han destruido ni la distancia ni la larga ausencia, a la capital de la Montaña. Días pasados comentando patrióticas actitudes del vecindario de un puerto vecino, hablábamos de incurias y de interferencias sentidas por nosotros y que son la causa principal y casi decisiva de nuestro atraso. Una de las características de esta incuria es el olvido en que se tiene a los hijos de la provincia que al otro lado de los mares han sabido conquistar un prestigio y ejercer una alta y poderosa influencia. ¿Cuántos conocieron aquí en su tierra, hasta hace pocos meses el nombre esclarecido del doctor Gutiérrez? Prescindiendo de los profesionales de la Medicina y de un número reducido de “élite”, la carrera gloriosa del insigne profesor de la Universidad bonaerense era ignorada por sus comprovincianos. Fue preciso que el doctor Gutiérrez viniese a España y que lo descubriese la Prensa de Madrid. No por culpa de él, que en su lejana residencia no olvidó nunca a la Montaña, como lo prueba la fundación de la Sociedad Menéndez Pelayo, sino por culpa nuestra, por no saber agradecer esos servicios y establecer una relación constante de afecto. El sabio doctor más que por el mar ha estado separado de nosotros por la indiferencia montañesa.

Casos de éstos podrían citarse muchos. A todo lo largo del litoral americano, desde el Cabo de Hornos hasta Alaska, hay una larga cadena que tiene por eslabones nombres montañeses, que con su trabajo, su inteligencia ó su virtud, se han hecho eminentes en su patria de adopción. De estos nombres, apenas se conocen aquí dos docenas. En otras regiones que tienen más desarrolla-



Reseña sobre la Ward Line. La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 8 septiembre 1917.

do el sentido de la realidad, no ocurre eso. Ahí están Asturias y Vizcaya que ponen a contribución todos los prestigios de la tierra y que se sirven de ellos como palancas poderosas de su progreso material y moral.

Cuando todos los puertos españoles se disputaban ser cabeceras de las nuevas líneas que, al terminar la guerra, pensaban establecerse entre el viejo y el nuevo continente, Mr. Alfred Smith, el presidente del Consejo de Administración de la "Ward Line", vino a Santander ansioso de visitar el lugar que fue su cuna. Llegó aquí lleno de la emoción del luchador triunfante ante quien se ha rendido todo el mundo y que, en un alto de la batalla siente la necesidad espiritual de bañar su alma en la plácida sombra del huerto materno.

Desembarcó un buen día aquí como un viajero más. Ninguna de nuestras Corporaciones de dio cuenta de su presencia. Solo una familia, que fue amiga de su madre, le acompañó a Mr. Smith, fue al Hotel Real donde estuvo alojado. Pasó aquél verano confundido en las calles y en las playas con la confusa

muchedumbre de veraneantes y bañistas. No recibió un solo agasajo. Nadie se acercó a darle la bienvenida en nombre de la ciudad. Y aquél señor era, sin embargo, el alma de una Empresa que disponía de más de trescientos barcos, y en cuyas manos estaba, sin duda, una gran parte del desarrollo de nuestro puerto.

Decimos que nadie se percató en Santander de la presencia de Mr. Smith y debemos de rectificar. El Gobierno de los Estados Unidos comunicó su viaje a su representante en Madrid. Y el embajador de la poderosa República vino a Santander y acompañó a Mr. Smith al Palacio Real de la Magdalena, donde el joven monarca recibió en una larga y cariñosa audiencia al santanderino reintegrado a su rincón natal. Don Alfonso XIII, que se envanece en llamarse el primer vecino de Santander, fue quizás el único santanderino que sabía entonces quién era Mr. Smith y que comprendió lo que su presencia en la ciudad significaba.

Mr. Alfred Smith nació en Cueto. Como su nombre indica es hijo de ingleses. Su padre fue uno de aquellos maquinistas navales que las primeras líneas españolas de navegación a vapor tuvieron que traer cuando aún no estaba formado el Cuerpo de maquinistas navales españoles. Su familia se avecindó en Cueto y allí nacieron Mr. Alfred Smith y otros hermanos suyos. Y no fue solo el hecho fortuito del nacimiento que no basta por si solo para engendrar lazos perdurables. Fue la convivencia en el pueblo durante la infancia. En uno de los más acreditados colegios de Santander de aquella época se educaron los hermanos Smith, uno de los cuales ha sido alcalde de New-York.

Días pasados, a los postres de una comida, nos recordaba Eduardo Fano, el joven capitán de la Compañía Trasatlántica, que en una ocasión en que visitó en New-York a Mr. Smith, le oyó recordar complacido a Santander. Con delección hablaba de sus recuerdos de la infancia y le fue recordando nombres de los que fueron amigos suyos de colegio. Hasta hace poco ha vivido en Cueto una anciana que fue sirvienta de la familia Smith, mientras ésta residió en aquél pueblo. Esa anciana disfrutó hasta su muerte, una pensión que le asignaron sus antiguos dueños.

Tan fiel fue siempre Mr. Smith al culto de esta tierra y a las amistades que aquí contrajo, que para dirigir la poderosa flota de que es alma y cabeza, no buscó las capacidades de la poderosa República en que su fortuna se formó. En la gerencia de la "Ward line" está un joven montañés, don Manuel Fano, que en su importante puesto ha tenido ocasión de probar sus excepcionales aptitudes y clara inteligencia.

Para Santander fue una sorpresa el establecimiento de una nueva línea de vapores. Nadie se había preocupado aquí de eso que tan considerablemente nos interesaba. Graves discusiones bizantinas reclamaban por completo nuestra atención. No nos dimos cuenta de lo que eso era, hasta que vimos al *Siboney* atracar por primera vez al muelle de los trasatlánticos. Fue una decisión espontánea del santanderino Mr. Smith y del gerente de la línea don Manuel Fano. Según nuestras noticias, Mr. Smith piensa volver este verano a España y visitará nuestra ciudad.

A la nueva entidad "Fomento de Santander", que animada de tan laudables propósitos acaba de fundarse, brindamos el anuncio. Mr. Smith, que es una de las voces más autorizadas de la vida mercantil de Norteamérica y que ostenta con orgullo su fe santanderina de nacimiento, puede ser un poderoso auxiliar y amigo de Santander.

¿Dejaremos que se pierda esta fuerza, como se han perdido tantas, por incuria y por abandono?.

PICK

30.- Los muelles de Santander

Notas históricas

La Montaña.- Revista de la colonia montañesa.

La Habana 9 de octubre de 1920

Fue en el reinado de Carlos III cuando se acometieron seriamente las obras de los muelles de Santander. Aquel gran Rey, continuando la inteligente obra del caballero trasmerano don Juan de Isla, había llevado los trabajos del Real Astillero de Guarnizo a su más alto grado de perfeccionamiento y pensó, sin duda, que mientras no se dispusiera de un gran puerto, dotado de todos los servicios, la obra del Astillero quedaría incompleta. Así vemos que en 1765 el marqués de Squilache ordenaba al ingeniero naval don Francisco Llovet que reconociese la bahía e hiciese el primer proyecto de una línea de muelles. Aquel mismo año, el 19 de Noviembre, se publicó una Real ordenanza que decía que había *“que restablecer el puerto de Santander a la importancia que tenía de antiguo”*, entre otras razones *“por ser el más ventajoso de cuantos hay en la costa”*.

Bajo la dirección del señor Llovet se construyó el primer trozo de muelle, o sea la línea comprendida entre el puente que luego se llamó de Vargas, y la esquina actual de la Aduana.

El 26 de Mayo de 1870, el brigadier de la Armada, don Juan Escofet, encargado también del reconocimiento y canalización de la bahía, así como de la construcción de una dársena, en sus trabajos de exploración encontró un nuevo canal en la que el menor fondo a la entrada del puerto, era de 14 pies y el mayor 39, siendo el menor fondo en la pleamar de 27 pies.

El 29 de Noviembre de 1785 se establece el Consulado de mar de Santander, cuyo funcionamiento empieza el 1º de Enero del año siguiente.

Estas fechas marcan un momento de decisivo progreso en la historia local. Bajo el consulado, las obras emprendidas adquieren nuevos vuelos y se crean cátedras de Comercio, de Pilotaje y de Dibujo, base y cimientos de la escuela actual de Náutica.

Las obras de Llovet se paralizaron por falta de recursos y el 29 de Mayo de 1787 se publica otra Real ordenanza declarando que la empresa emprendida

“era muy útil al real servicio del Estado y al comercio”, y que “nada hay más urgente que dichas obras”.

Para sustituir a Llovet se designó al capitán de navío don Agustín de Colosia, de glorioso recuerdo en la historia local. Como especial gratificación, sobre su sueldo de jefe de la Armada se le asignaron treinta reales diarios, a percibir del fondo de las obras.

Por un alto espíritu de desprendimiento, Colosia, renunció, no solo esta gratificación, sino hasta la paga que como jefe de la Armada le correspondía.

El 10 de Junio de 1788, don Agustín se presentó en el Ayuntamiento, haciendo entrega de su magno proyecto. En él se estudiaban y resolvían problemas que aún siguen en pie, como la desviación del río Cubas. Para realizarlo, se autorizó al Ayuntamiento a tomar a censo sobre sus propios y arbitrios, dos millones de reales. El consulado debía aportar otra suma igual.

Entonces los trabajos empezaron en grande. De primera intención se gastaron un millón seiscientos ocho mil quinientos reales, a los que hubo que añadir, el 29 de Enero de 1793, ciento cuarenta y seis mil ochocientos más.

Para trabajar a las órdenes de Colosia, se trasladaron a Santander, desde la fábrica de la Cavada, en la que servían, los hermanos arquitectos don Francisco y don José Solinis, y en el año 1790 quedó terminado el trozo de muelle que lleva su nombre. El muelle de Solinis comprendía desde la casa de la Aduana hasta la calle del Martillo. Las obras se pararon también, por falta de recursos, en 1794.

Con estas obras, desde 1788 a 1790, aumentó considerablemente la importancia de nuestro tráfico marítimo; decayó después a causa de las guerras, llevando al pueblo a tal penuria, que el 28 de Enero de 1800 elevó el Municipio, al Rey, una exposición que decía: *“que el intentar nuevos arbitrios sobre los consumos sería exterminar de una vez a los habitantes; pues siendo, como es ya Santander, uno de los pueblos más caros de todo el Reino, principalmente en las cosas más necesarias como el pan, el vino, el aceite y sobre todo, los alquileres de las casas, hallábase actualmente su comercio en suma decadencia”*.

Estas lamentaciones de 1800 parecen actuales, desgraciadamente.

El puerto de Santander, añadía la exposición, puede compararse hoy, con licencia de Vuestra Majestad, a una planta lozana, que habiendo nacido en tierra fecunda, siendo regada y beneficiada oportunamente, promete los mejores y más sazonados frutos, pero que, privada repentinamente de aquel riego y beneficio, viene a ser enfermiza y estéril”.

No terminaron entonces las cuitas de que se lamenta el Ayuntamiento. La guerra de la Independencia hizo imposible la continuación de todo trabajo y hasta 1820, no se halla nueva noticia de que nadie pensase en ella. En ese año, y con fecha de 17 de Diciembre, se celebró un contrato entre don Guillermo Calderón y la Junta de Protección de las Obras del Puerto, que entonces funcionaba, para continuar la línea de muelles hasta Peña Herbosa, o sea, desde la terminación del muelle de Solinis, hasta la bocacalle de Lope de Vega.

Estas obras importaban 1.080.000 reales, quedando a favor del contratista los extensos terrenos robados al mar. En esos terrenos se edificó más adelante la parroquia de Santa Lucía, y se trazaron la calle de la Libertad y de Calderón.

El intenso comercio harinero que se desarrolló en Santander desde 1820 a 1872, y que fue origen de la mayor parte de las fortunas actuales, merece un estudio que no cabe en los reducidos límites de un artículo.

El golpe de muerte a ese comercio lo dio la Compañía de los Ferrocarriles del Norte, que al hacerse cargo de la línea de Alar del Rey, estableció unas tarifas vejatorias que desviaron de nuestro puerto todo tráfico del interior.

Desde 1872, y por la causa dicha, Santander atravesó un periodo de postración y decadencia, mientras a nuestro lado crecían los puertos rivales. Las consecuencias las estamos sufriendo todavía. No volvieron a hacerse trabajos de importancia en el puerto hasta 1882, en que, siendo ministro de Fomento don Luis Albareda, el ingeniero don José Lequerica presentó un proyecto titulado: "Mejora de la costa Norte de la bahía, entre la punta de La Cerda y la dársena de Maliaño", de ese proyecto formaba parte el terraplenado de la dársena de Naos, donde hoy se eleva la estatua de Pereda, el ensanche del muelle de Calderón hasta su alineación actual y la construcción de la actual dársena de Molnedo, así como de un dique de carena. Se estudiaba también la construcción de una nueva dársena en La Magdalena, pero ese proyecto no llegó a realizarse. Para atender a los gastos de estas obras se concedió a la Junta de Obras del Puerto, una subvención anual de 250.000 pesetas.

Tal es, a grandes rasgos, la historia de las diversas fases por que ha pasado la obra de los muelles de Santander. Todo lo hecho, con ser muy importante, no basta ya para las necesidades crecientes del puerto; y el actual ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, don Gabriel Huidobro, tiene presentado y aprobado un plan de reformas que convertirá a Santander en uno de los puertos mejor dotados del mundo.

El día que ese proyecto se realice, el pensamiento de Carlos III, el gran Rey, que trabajaba para el porvenir, y de sus inteligentes colaboradores los Colosia y Solinis, se habrá realizado, y Santander habrá visto satisfecho su ideal de un siglo de luchas y de esfuerzos.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

31.- El solar de la ciudad futura

Diario La Atalaya 2 de noviembre de 1920

Este último verano tuvimos ocasión de hablar con una distinguida personalidad extranjera, que ocupa un puesto importante en el alto mundo de los negocios y que por primera vez visitaba Santander. Y al comentar la privilegiada situación de nuestra bahía, exclamó:

– Esto me recuerda Liverpool, con sus grandes aglomeraciones urbanas e industriales separadas por el Mersey. ¿Porqué no se explota aquí la margen Sur de la bahía? Esa línea ribereña de kilómetros y kilómetros improductiva, me parece un crimen. ¿Es que un pueblo dotado de un puerto tan hermoso no tiene fuerza vital suficiente para irrumpir por las dos márgenes, envolviendo la sábana de agua en un cinturón de chimeneas y almacenes?

Ya íbamos olvidando la inflamada arenga de nuestro huésped, cuando ha venido a recordárnosla la lamentación constante que se oye, sobre la falta de solares para edificar. Muy a menudo oímos decir:

– Tal Banco vendría aquí si tuviese terreno para hacer un palacio.

– Tal industria tropieza con grandes dificultades por la falta de terrenos.

Es indudable que el área de la actual población es insuficiente para las necesidades del Santander moderno. El ensanche se impone. ¿Pero hacia dónde? La tendencia natural es hacia el Sardinero; pero eso solo reza con chalets, hoteles y edificios de descanso y recreo. La población industrial y fabril no puede extenderse hacia allá, en primer lugar porque descompondría el cuadro de la ciudad veraniega, que debe ser una cosa aparte y en segundo, porque el crecido coste de los terrenos lo impediría. Necesariamente ese exceso de vida que no cabe en el casco viejo ha de buscar salida hacia el Norte, traspasando la loma del Alta, ó hacia el Oeste, en los terrenos de Maliaño.

Una y otra solución tienen el inconveniente de que alejarían focos industriales de actividad del centro del puerto. Ya hemos pensado “en la otra margen”, recordando las palabras del visitante forastero, y ya lanzados por el camino de las posibilidades más ó menos quiméricas, hemos soñado con la canalización y aprovechamiento de la bahía. ¿Es esto un sueño ó podría ser una realidad más ó menos lejana?

Nuestra bahía, como todas las bahías naturales, se compone de una zona navegable relativamente pequeña con relación al área total, y de una gran parte de “sables”, que la bajamar deja al descubierto y que no son aprovechables por ningún concepto. La parte navegable ó canalizada, es la del Norte, y se extiende desde el pie de los muelles hacia el Sur, en un ancho medio de 800 metros. A partir de allí empieza el sable, los bajos fondos, la zona muerta e inútil, la gran marisma.

Si el cantil de arena se sujetase con un potente dique y se acometiese la obra de desecación y relleno de los sables, como en pequeño se hizo con arenas de Maliaño, al cabo de los años se tendría la parte utilizable de la bahía encauzada y al Sur una zona enorme de terreno, que podría ser el solar del Santander futuro ¿Es un desvarío imaginar esto?

Las condiciones del puerto no sufrirían merma. En el mismo espacio de canal de que hoy dispone, maniobrarían y anclarían los trasatlánticos; habría dos líneas paralelas de muelles y en los arenales de hoy, apenas cubiertos a pleamar por uno ó dos metros de agua, se podría establecer el puerto franco, con sus enormes almacenes y dependencias, con fábricas para la transformación de los productos importados, con barriadas obreras construidas con arreglo a las prescripciones de la higiene y de la sociología. En una palabra: en la enorme planicie robada al mar, se podría edificar la ciudad fabril y comercial, a 800 ó a 1.000 metros de la margen Norte, es decir, del pueblo actual, que quedaría convertido en el pueblo de veraneo, de los grandes hoteles, de los Bancos y de las oficinas. Un división semejante existe en todas las grandes metrópolis, que no son otra cosa que la aglomeración de diversas ciudades completamente distintas por su vida.

¿Será ése, andando el tiempo, el ensanche lógico y natural de Santander? ¿Se realizará la profecía del visitante extranjero del verano último, que presintió en las márgenes de la bella bahía, un Liverpool cántabro empenachado de humo y estremecido de vida, de un extremo a otro?.

De ser esto posible, tendrá que ser dentro de muchos años; cuando vivan otras generaciones. Poco más de un siglo ha bastado para convertir el muelle, que proyectaron los Solinís y Colosía, en el puerto actual.

Si Sotileza y los héroes del muelle Anaos y la Maruca alzasen la cabeza, no creerían hallarse en Santander. Su asombro sería igual al que experimentaríamos nosotros si resucitásemos dentro de un siglo y viésemos hechos realidades los sueños con que ahora entretenemos nuestros ocios.

32.- Recuerdos de la catástrofe

Diario La Atalaya 3 de noviembre de 1920

La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 10 de noviembre de 1921

Pase lo que pase en el mundo, ocurra lo que ocurra, sobrevengan calamidades y cataclismos, para Santander no habrá más que una sola catástrofe. La catástrofe será siempre aquella espantosa explosión que, el 3 de noviembre de 1893, estremeció y enlutó para siempre la ciudad.

Cuando un santanderino habla de “la catástrofe”, no necesita especificar a cual se refiere. Aquella fue la catástrofe por excelencia, la que dejó en el corazón del pueblo una huella viva que se va transmitiendo de generación en generación y que a cada nuevo año sangra como si estuviese recién abierta. Nadie olvida en Santander esa fecha luctuosa. Los que vivieron aquél día trágico vivirán con el recuerdo a costas como una cruz y bajarán con él a la tumba. Los que nacieron luego conservan el horror de la tragedia, como una tradición oral recibida de boca de sus madres en las largas veladas familiares. De la explosión queda una página áurea incorporada a la historia de la literatura: “Pachín González”, la obra póstuma de Pereda, el broche de oro que cierra la colección excelsa de sus obras completas. Allí la catástrofe hecha horror, sangre y llamas de incendio. Cuando la tradición oral se vaya debilitando ó mixtificando por la acción del tiempo, “Pachín González” será el monumento vivo que servirá de referencia para reconstituir el hecho luctuoso. El pobre mozo montañés irá transmitiendo su angustia, su espanto, su dolor, de lector en lector y de edad en edad. Es el verdadero y más sólido monumento conmemorativo de la catástrofe.

Otro monumento conmemorativo, que en su tiempo tuvo una popularidad extraordinaria, fue el que dibujó, editó y rimó un convecino nuestro, fallecido hace algunos años y que titulaba así. “Panteón conmemorativo”. Era una lámina en litografía que representaba un panteón con numerosos nichos, en cada uno de los cuales había un epitafio en verso macarrónico. En este género no creemos que se haya hecho nada semejante en lengua castellana.

De esta lámina, que se vendía con marco para poder colgarla en la pared, se hizo una copiosísima tirada, que se vendió como pan bendito entre la gente del pueblo. Todavía al cabo de veintisiete años, si se entra en el hogar humilde de un pescador ó de un artesano de los del antiguo régimen; en alguna taberna ó algún establecimiento modesto, se encuentra el “Panteón conmemorativo” llorando en rипios, que llegan al alma de las gentes humildes, el dolor y la pesadumbre de la catástrofe.

Otro pregón vivo y popular del 3 de Noviembre, que se conservó durante muchos años, fue “La pastelera”. Nosotros lo recordamos como si la tuviéramos aún delante. Es uno de los recuerdos más fuertes y más obsesionantes de nuestra niñez. Era una viejecita temblona y descarnada, como se pinta a las brujas en las leyendas,

La voz popular hacía jugar a esta mujer un papel siniestro en aquél drama. ¿En qué se fundaba? Probablemente, en conjeturas, en animosidades, en prejuicios. Se decía que a raíz de ocurrida la explosión, aquella mujer había vagado por la vasta planicie de Maliaño, convertida en campo de muerte, desvalijando a los cadáveres y a los heridos. Fundada ó no, esta acusación siguió pesando durante toda su vida sobre el cuerpecillo endeble de la triste mujer.

Se la acusaba en coplas, que cantaban los chicos, que la perseguían por las calles. Una de las coplas acusadoras e implacables decía así:

*Dicen que la pastelera
ha robado unos zapatos
el día tres de noviembre,
la tarde del “Machichaco”*

Y como estribillo se lanzaba el pregón desgarrado con que ella anunciaba su mercancía:

“¡La pastelera!...”

La viejecilla se defendía de la turba infantil que la acosaba, con el bastoncillo que la servía para apoyar su cuerpo caduco.

Muchas noches soñamos con ella, con su perfil de bruja de leyenda, con sus dedos ganchudos y sarmentosos escudriñando las faltriqueras ensangrentadas...

¡Veintisiete años! ¡“La pastelera” y el “Panteón conmemorativo” nos retrotraen a la niñez! Las imágenes viejas y apagadas, la pueril superstición, ante

el horror vuelve a tomar cuerpo. Cada vez que chirrían los goznes de la puerta de nuestra estancia parece que alguien, inexorable como el Destino, viene a pronunciar el aviso fatídico:

– *Ahí, en Maliaño, está ardiendo un vapor.*

PICK

33.- Páginas retrospectivas

Un número interesante de nuestra colección

Diario La Atalaya 4 de noviembre de 1920

Las colecciones de los viejos periódicos son como archivos y museos en que toda la vida de la ciudad está guardada con amor. Entre las gruesas tapas apolilladas se conservan las momias venerables de las figuras prestigiosas que un tiempo bulleron y trabajaron por dejarnos a nosotros un poco más de bienestar y de progreso.

Las viejas colecciones son nuestra lectura favorita. Al internarnos entre las hojas amarillentas de los periódicos de otros días, parece que vagamos entre las callejuelas retorcidas y oscuras de la ciudad desaparecida. Y los nombres que nos salen al paso son como sombras fantasmales, como espectros y como apariciones, y al verlos nos persignamos devotamente. Toda la vieja colección está llena de encanto, de evocaciones y de misterio.

Andando ayer por la colección de nuestro periódico – el decano de los periódicos de Santander – hemos encontrado un número memorable, el más interesante, sin duda alguna, de todos los publicados hasta el día. Es el número correspondiente al 5 de noviembre de 1893, el primer número que apareció después de la catástrofe, pues el 4, embargados como estaban los ánimos de horror durante la noche terrible, no se trabajó en las Redacciones y no hubo periódicos.

¿Cómo era ese número de LA ATALAYA del 5 de noviembre, hace 27 años?

En primer lugar nos encontramos a toda plana y encuadrado en orlas fúnebres una invocación al Todopoderoso por las almas de los muertos, invocación que suscriben el director y redactores.

Bajo este documento patético y ocupando las dos primeras columnas, bien una alocución del Obispo, Sánchez de Castro, al clero y fieles de su amada diócesis. El reciente fallecimiento del sabio y virtuoso Pastor dobla el interés que el documento tiene a nuestros ojos.

Toda la elegancia suprema que el Prelado muerto ponía en los puntos de su pluma, resplandece en la página admirable. Describía el drama con la fuerza y concisión de Tácito: *“Lo han visto nuestro ojos – leemos –, pero la pluma no*



Portada del diario La Atalaya 5 de noviembre de 1893.

puede escribirlo. Una pirámide de fuego que se elevaba sobre las más altas torres; un estruendo como de terremoto en que la tierra se abre, y densa nube de humo que esparció, en un radio de cinco kilómetros, menuda lluvia de carbón, de piedra fueron las señales de la horrible catástrofe”.

Lloremos por los muertos – decía en otro párrafo elevándose a las cumbres de la elocuencia y poniéndose al nivel de los excelsos Padres de la Iglesia – pero lloremos principalmente por nuestros pecados; pues si el primer pecado fue el que armó el brazo de la ira de Dios y es el origen de nuestras calamidades, ¿no serán los pecados propios, la causa moral de nuestra presente tribulación?

“Justo es el Señor – clamaba luego – y nada hace sin equidad y justicia; rectísimos son sus juicios, aunque impenetrable en la débil razón humana. Adorémos, pues, en silencio lo que no podemos comprender...”

En la tercer columna empieza el relato de la catástrofe. ¡Cuánto han cambiado de entonces acá el modo de hacer periódicos y los gustos del público! Un suceso de semejante magnitud en los periódicos del día daría origen a otra catástrofe tipográfica. Serían de ver los titulares enormes a toda plana; los subtítulos conteniendo en síntesis los principales detalles de la información.

Y luego las fantasías impresionistas del repórter y los detalles crudos y truculentos del suceso.

En las informaciones que tenemos ante la vista todo es sencillo, serio, ponderado. Encabeza un único título, sin otro ancho que el de la columna. Dice así: “La catástrofe del viernes”. La información propiamente dicha no pasa de dos columnas y media. Luego viene una lista de muertos identificados hasta la fecha y desaparecidos que se conocen; otra lista de heridos que ocupa dos columnas y pico y sigue la plana con noticias de última hora, agrupadas sin orden ni concierto, según las fue recogiendo el redactor. En cuatro líneas se dan dramas terribles, cuya lectura escalofría aún hoy al cabo de 27 años. Véanse algunas:

“Se ha extraviado un niño de ocho años, de ojos negros, llamado José Méndez López. Su familia desea saber si vive y donde se halla”.

“También falta un hijo de don Venancio Valderrama, de seis meses, que al caer herida la doncella que le conducía, dice ésta que se le recogieron. El niño vestía de talmite de piqué blanco y su cabeza estaba cubierta con una capa “monjita”.

Y mezclado con estas notas terriblemente conmovedoras, hay otras triviales, como que don Agustín Pérez había hecho entrega en la Redacción de un bastón de plata encontrado en Maliaño.

El final de la tercera plana, está destinado a la información telegráfica. Contiene en junto seis telegramas. Casi todos referentes a las operaciones de Melilla, entonces en auge, y una referencia breve del Consejo de ministros. La cuarta plana está dedicada a anuncios.

Tal es el número de LA ATALAYA de 5 de noviembre de 1893, memorable en la historia de la ciudad.

PICK

34.- El centenario

Los siglos ibéricos

Diario La Atalaya 30 de noviembre 1920

El sábado último se cumplieron cuatro siglos desde que las primeras naves europeas, que enarbolaban el pendón de Castilla, entraron en las aguas, hasta entonces vírgenes y dormidas, del océano Pacífico.

En poco más de un lustro, españoles y portugueses habían realizado los tres gigantescos acontecimientos geográficos, no superados antes ni después por nación alguna: el viaje a las Indias de Vasco de Gama, doblando por primera vez el cabo Tormentario; la arribada de Colón a América y el paso de Magallanes por el estrecho de su nombre, al mar misterioso, que entrevió por primera vez desde las playas de Darién otro español, Vasco Núñez de Balboa. El 8 de julio de 1497 salía Vasco de Gama de Lisboa, para su empresa memorable; cinco años antes había hecho Colón su viaje famoso, para buscar por Occidente el camino de las Indias Orientales; veintiocho años después, Magallanes realizaba su hazaña. Veintiocho años habían bastado para operar la revolución más gigantesca que se ha operado en el mundo de las ideas y de los descubrimientos.

Nosotros, que examinamos ahora en frío esos acontecimientos sensacionales, no podemos nunca darnos una aproximada idea de la emoción que se apoderó del alma del mundo en aquellos días legendarios y fabulosos que mediaron del 11 de octubre de 1492 hasta el 27 de noviembre de 1520. Fue como si los hombres se sintiesen transportados de un planeta a otro; como si las nubes se rasgasen y a través de ellas surgiese un vida imprevista y maravillosa, evocada por la vara de un taumaturgo.

Y todo fue obra de españoles y portugueses; de hijos de la Península Ibérica, avanzada entonces en el mundo de todas las ciencias y todas las artes.

¡Aquellos portugueses de fin del siglo XV!

¡Aquellos castellanos del siglo XVI!

como cantaba, en inflamados acentos, el poeta montañés Fernando Velarde. Fueron los más maravillosos artífices que ha tenido la civilización humana

desde sus orígenes. Fue como un vuelo de águilas encadenadas desde largo tiempo y que, al quedar en libertad, se lanzaron audaces al espacio, nublando con sus alas el brillo del sol.

Eran aquellos los días de los Monarcas sabios y generosos de Portugal y Castilla. Era la época de don Enrique el Navegante en Portugal, de los Reyes Católicos y de Carlos I de Castilla. Frente a estos Monarcas, de eterna recordación, el mundo conocido entonces solo oponía Reyes sanguinarios, crueles e ineptos. El gusto de las artes y el genio de la ciencia eran patrimonio de nuestra Península. Las grandes empresas marítimas para los iberos solo estaban reservadas. Ni Inglaterra y Holanda, de donde salieron los grandes navegantes de los siglos XVII y XVIII, sostenían entonces otro tráfico que el de los mares del Norte. Los grandes mares eran grandes incógnitas, que se encargaron de despejar hombres de nuestra raza y de nuestra sangre.

El mar del Sur había sido descubierto por Núñez de Balboa, que llegó hasta sus orillas desde las del Atlántico atravesando el istmo de Panamá. Metiendo su caballo en el agua tomó posesión de la inmensa extensión azul. Pero aquello no era más que una posesión nominal; faltaba el hecho material e indiscutible y Magallanes se encargó de realizarlo.

Se conocía la existencia del nuevo mar, pero no sus pasos. Las extremidades del continente americano estaban aún ocultas por confusas nieblas. Magallanes imaginó que a través del continente habría un paso. Y a buscarlo fue, a ciegas, a tanteos, guiado solo por su fe heroica y por su voluntad indomable. Como a Colón, el viento del Destino le arrastraba. Entraba en las bocas de todos los ríos, en todos los brazos de mar, en todas las escotaduras de la tierra. Cinco meses permaneció explorando el caudaloso Río de la Plata. Y cuando sus compañeros, extenuados, le instaban a que abandonase la empresa, él afirmó arrogantemente que seguiría reconociendo el continente hasta los 75º de latitud Sur. Por fin, el día de Todos los Santos, entró en el estrecho célebre y el 27 del mismo, salió al mar Nuevo y el dominio en él de Castilla, quedó de hecho establecido.

Este es el centenario que España debía haber celebrado, y que ha transcurrido entre la indiferencia nacional.

35.- La enseñanza de Náutica

Diario La Atalaya 15 de enero de 1921

De gran interés es el tema que se está discutiendo ahora en la Prensa marítima: el de la enseñanza profesional. En “Navegación” de Barcelona, la prestigiosa e importante revista, se está estudiando ampliamente el interesante problema. Entre otros puntos, se exponen los siguiente:

“Los capitanes deben también conocer los buques que mandan. Para ello deben estudiar unas nociones de Arquitectura naval mercante, y es muy conveniente que, en donde sea posible, como en Bilbao, por ejemplo, visiten frecuentemente los astilleros, siguiendo paso a paso las construcciones y reparaciones de buques, oyendo sobre el terreno, las oportunas explicaciones, las cuales deberán también hacerse extensivas a lo relativo a la conservación del material flotante”.

Creo que, en las Escuelas de Náutica, no debe hablarse siquiera de maniobras y estibas. Esto debe aprenderlo el marino a bordo, y no es en la Escuela de Náutica donde debe acreditar que lo sabe, sino después de hacer los viajes de prácticas, al examinarse de piloto y capitán. Pretender que los marinos aprendan en los libros maniobras y estibas, me parece tan absurdo, como el pretender aprender a tocar el violín con un método todo lo bueno que se quiera, pero sin violín.

No puedo admitir que se exija, como hoy se exige, el estudio de las derrotas de los barcos de vela a futuros capitanes que jamás han de mandar un velero. A nadie se le ocurrirá pedir hoy que el director de los tranvías de Bilbao tuviera conocimientos relativos a caballos, a pesar de que todavía hay tranvías en el mundo que andan de ese modo. Pues apliquemos el cuento a nuestro caso y no obliguemos a un marino, que no las ha de necesitar jamás, a estudiar tales derrotas, cuyo conocimiento solo debieran verse obligados a acreditarlos, y fuera de las Escuelas de Náutica, en los exámenes de capitanes y pilotos, los especialistas que pretendan poder ejercer su profesión en los buques de vela, que serán muy pocos.

Como resumen de mis palabras, que a mi juicio, en la Escuela de Náutica deben aprender los futuros capitanes lo siguiente:

Como mínimúm.- Un poco de “Náutica”, muchísimo de “Inglés”, mucho de “Negocios del buque” y un poco de “Arquitectura naval”.

Y como ampliación de estudios convenientísima.- Mucho de “Náutica” con la consabida e indispensable preparación matemática, bastante de “Física”, un poco de “Geografía”, un poco de “Meteorología y Oceanografía” y un poco de “Higiene naval”. Me parece que nuestros futuros capitanes no necesitan aprender más que eso en las Escuelas de Náutica”.

En otro artículo nos ocuparemos de estas opiniones, algunas de ellas, atrevidas y equivocadas, ya que olvidan por completo la formación naval del marino, sin gran ventaja para el técnico. Eso de que no se deben enseñar en las Escuelas ni estibas ni maniobras, es un absurdo peligroso. Claro que lo ideal sería que la enseñanza completa se efectuase a bordo, limitando los estudios en tierra a un preparatorio elemental. Pero de eso nos ocuparemos en otro artículo.

36.- Una fecha célebre el 5 de mayo

Diario La Atalaya 6 de mayo de 1921

El 23 de julio de 1905, la corbeta en que nosotros navegábamos dio fondo frente a Jamestown, después de una larga travesía a vela por el Atlántico. Los recuerdos de aquél inolvidable viaje toman ahora consistencia y cuerpo, como cosa reciente, con motivo de celebrarse en estos días el primer centenario de la muerte, en la célebre roca, del Emperador de los franceses.

Vienen hoy tumultuosamente esos recuerdos a nosotros. Vemos la ansiedad reflejada en el rostro de todos, conforme nos acercábamos a la tierra; cómo se procuraba retener en la retina y en la memoria los menores detalles de la costa volcánica; de la ciudad humilde que se iba ensanchando ante los ojos. Los mismos toscos marineros, que no tenían de Napoleón otras ideas que las vagas e imprecisas de la leyenda popular, sentían por efecto de la deformación misma de los hechos, que agigantaba las imágenes como los espejos grotescos, centuplicarse su interés. Todos ardíamos en deseos de saltar a tierra, y cuando el momento ansiado llegó, y los pequeños coches de dos ruedas, parecidos a los “tílburis” y arrastrados por caballos enanos, arrancaron para conducirnos a Longwood, nuestro corazón dio un brinco. No nos hubiéramos cambiando entonces por los seres más afortunados de la tierra. Napoleón murió el 5 de mayo de 1821. Manzoni cantó esa fecha en unos versos memorables que debieran esculpirse sobre la roca oceánica, como en una página inmortal:

*“Ei si nomo due secolì
l’un contro l’altro armatro
sommese a lui si volsero,
com aspetando el fato:
Ei fe silenzio de arbitro
s’assise in mezzo a lor...”*

(Al oír su nombre, dos siglos armados y enemigos se le sometieron; impuso silencio y se sentó en medio, como un juez...)

Hacía seis años que estaba cautivo. Inglaterra, que es implacable con los adversarios vencidos – cuando nosotros visitamos Santa Helena, sobre las huellas históricas de Napoleón se descubrían las huellas de otro cautivo, el boer Kronjé, a quien se dio la misma cárcel – le confió a la guardia de un carcelero bárbaro, Hudson Lowe. Esos seis años los empleó en la lectura de Osian, y en dictar el memorial de sus campañas. Cumplió la promesa célebre hecha a los granaderos de su guardia, al despedirse en el patio de Fontainebleau:

“Voy a escribir para la posteridad lo que hemos hecho juntos”

Paseaba además entre los bosquecillos de flores raras y los senderos rodeados de aloes y de árboles odoríferos, dice la historia. En vano nosotros procuramos descubrir esos bosquecillos y ese vergel. Salvo la media docena de árboles sedientos, que se alzan sobre la parcela que fue su tumba, solo vieron nuestros ojos el paisaje pedregoso y árido.

“Veíasele sentado sobre las bases del Pico de Diana, del Leader Hill, contemplando el mar por las brechas de las montañas” A fines de febrero se vio precisado a guardar cama. Dice Chateaubriand que Napoleón no creían en la medicina y se opuso a que se avisase a los médicos ingleses de Jamestown. Lo que parece más probable es que no creyese en los ingleses, ó que les repugnase su presencia. Sin embargo, acudió al doctor Arnold.

Del 15 al 25 de abril dictó su testamento, en el que hizo incluir esta cláusula:

“Deseo que mis restos descansen a orillas del Sena”

El 28, ordenó que su corazón se enviase a la Emperatriz, que le había olvidado ya, y prohibió que ningún cirujano inglés interviniese en su autopsia. Dictó todos los detalles de la cámara mortuoria, y dijo al doctor Antomachi, cuya extrañeza sorprendió: *“Vos estáis por encima de estas debilidades. Yo no soy filósofo ni médico, y creo en Dios, soy de la Religión de mi padre...”* Y para remachar esta profesión de fe, hizo encabezar su testamento así: *“Muero en la Religión Católica, apostólica, romana, en cuyo seno nació hace más de cincuenta años”*.

El 3 de mayo recibió la Extremaunción y el Santo Viático; el 4 estalló una tempestad terrible, que arrancó de cuajo los pocos árboles de la isla, y el 5, a las seis menos cinco minutos de la tarde, cuando mayor era el fragor de la tormenta, dejaba de existir.

Diferentes tentativa se hicieron para salvar a Napoleón. Un coronel, llamado Latapie, a la cabeza de un puñado de aventureros, planeó una expedición y

un desembarco en la isla. Quizás de esto tomó pie Conan Doyle para una de sus más bellas y sugestivas narraciones, la narración final de las aventuras de Gerard. Se titula *The Last adventure of the brigadier* (la última aventura del brigadier).

Gerard, a medio sueldo, añora en 1821 los ecos aún cercanos de la epopeya, en un viejo café parisien. Y cierta noche de febrero llega a la reunión de grises mostachos y de feroces cicatrices, un desconocido. Era el capitán Fourneau, que sirvió en la Armada imperial. Viene de Schoenbrunn y trae una contraseña de la Emperatriz para darse a conocer a los que aman al Emperador. Este marino tiene un plan y busca un auxiliar en Gerard.

Salen los dos en un barco, el *Black Swan*, el Cisne Negro, cuyos tripulantes son antiguos granaderos disfrazados. Tras novelescas peripecias llegan frente a Santa Helena el 5 de mayo. Acompañado solo de un marino, que guía el bote, desembarca Gerard durante la noche. Ha de deslizarse hasta Longwood sin ser visto, guiándose por la luz de la lámpara que arde siempre en la cámara imperial y conducir a Napoleón primero hasta el bote, y luego, al *Black Swan*, que espera al largo de la isla. El mismo héroe novelesco cuenta la aventura:

“Encontré una puerta. ¡Ningún centinela!. Otra puerta. ¡Tampoco centinelas!; pensé que había pasado ya la zona vigilada. La luz de la lámpara seguía ardiendo enfrente de mi. Al acercarme descubrí la casa, un edificio bajo, largo, defendido por una barandilla. Un hombre paseaba delante. Le miré temblando. Quizás fuera Hudson Lowe. ¡Qué triunfo si pudiera, al mismo tiempo, salvar al Emperador y vengarle! Pero, probablemente, sería un centinela. Le examiné agazapado. No era soldado tampoco. ¡Era un sacerdote! ¿Qué hacía allí? Le vi entrar en la casa. Rápidamente corrí a la ventana iluminada, levanté mi cabeza, miré a través y, ¡Oh Dios!, el Emperador yacía muerto!”

Lástima que Gerard no haya existido más que en la mente del novelista. Hubiera sido un digno final del drama histórico del 5 de mayo.

37.- Figuras pintorescas que se van.- María “La Chata”

La Montaña, revista de la colonia montañesa.

La Habana 20 de junio de 1921

Hace varios domingos, precisamente en los momentos en que la multitud se congregaba para esperar el paso de los expedicionarios burgaleses, cruzaba por el muelle un entierro de genuino y castizo sabor popular: el de María “La Chata”.



*Tipos populares santanderinos
María la Chata y el Tío Quico.*

María Casovalle era un tipo representativo, un ejemplar de hija del pueblo, anterior a la lucha de clases. Todo desbordamiento, efusión y sinceridad. Así como los marineros del viejo cuño murieron con el tío Pío, las pescaderas vocingleras, alegres, caritativas y estrepitosas fueron enterradas el domingo a media tarde.

Tres generaciones de santanderinos han visto bailar a “La Chata” en todas las verbenas y romerías montañesas. Su alegre pandereta ha repicado en todos los júbilos locales; su rudo y generoso corazón se ha conmovido ante todas las desgracias.

La verbena de San Pedro estará este año más triste que nunca, más desnaturalizada, más sin sabor. Ya perdió mucho este festejo popular cuando murió Justo el Tuerto, hermano de María y que fue uno de los más pintorescos tañedores de guitarra de sus tiempos.

La historia local, no la que se conserva en volúmenes y en legajos, sino la historia oral, la que se trasmite de boca a boca y de padres a hijos, está llena de divertidos episodios en los que María Casovalle tuvo una parte principalísima: aquel recibimiento a Telesforo Martínez, cuando aquel gran simpático regresó de Madrid la última vez y recientemente la sonada y famosa boda de “Picardías”, acontecimiento que congregó e interesó a miles de personas. En los recibimientos a los Reyes, destacaba siempre María Casovalle, por su entusiasmo y por el donaire con que entonaba coplas laudatorias. También cuando el partido conservador celebraba algún acto, ella daba la nota popular y simpática.

Las obras de caridad realizadas por ella en la Pescadería, donde reinaba sin oposición, son innumerables, muchas veces pasó por nuestra Redacción para hacernos entrega de colectas por ella iniciadas entre sus compañeras para aliviar una desgracia.

Así como ella fue siempre la clase pescadora de Santander. Era de la misma madera de “Sotileza”, adusta y brava y al mismo tiempo buena y laboriosa. La lucha social y la predicación del odio no había envenenado aún las buenas almas. Aquella clase, que a pesar de “El fin de una raza”, sobrevivió a Pereda, desaparece con “La Chata”. Esta vez va de veras. Descanse en paz.

38.- El Sardinero y las sardinas

El Imparcial.- Madrid.- 20 de julio de 1921

Este año el Sardinero tiene un atractivo más que brindar a los distinguidos veraneantes. Tiene sardinas, lo que no sucedía en años anteriores. Para los santanderinos esta carencia del sabroso pez era un motivo de humillación y de precauciones serias. Estábamos ante los forasteros en un situación falsa. El Sardinero, sin sardinas, venía a ser como una selva sin vegetación, como un pastel de liebre sin liebre, como un coto de caza sin caza. Y cuando los distinguidos huéspedes llegaban a los hoteles de la pintoresca playa y pedían sardinas, como se piden espárragos en Aranjuez y melocotones en Belchite, los maîtres d’hotel se veían en la dramática precisión de servírselas en lata y con etiquetas de Burdeos.

– Pero, diga usted – objetaba algún descontentadizo – ¿las sardinas se pescan ahora así? ¡Empaquetadas y con tomate!

El hotelero o su representante, tenían que entregarse a la vaga evasiva para no confesar de plano el fracaso de la pesquería local o la ficción de un nombre tremolado como bandera por los mercados nacionales.

– Verá usted – respondían – Es más cómodo para todos, para las sardinas inclusive. Si la lata ha de ser su fin, ¿por qué no abreviar los procedimientos? Antes, en los tiempos de Pereda, se pescaban con red, lo que resultaba muy molesto. Ahora se echan las latas al agua y las mismas sardinas se acomodan en ellas con una disciplina admirable. Luego no hay más que extraer los envases y servirlos al público. Es un progreso como otro cualquiera...

Claro está que tales excusas no satisfacían completamente a los gourmets. Y la Real Sociedad de Amigos del Sardinero abordó decididamente el problema de devolver a la pintoresca y concurrida playa sus antiguos valores y prestigios pesqueros. Se logró averiguar que lo que había ahuyentado a la sardina era la presencia de los políticos de altura y de algunas “estrellas” de “varietés”. El pez pequeño y humilde teme al pez gordo de uno y otro sexo.

Averiguada la causa, se estuvo ya en camino de lograr el remedio. Además, había otro motivo de orden capital: este verano debía haberse celebrado

en Santander un Congreso internacional de Pesca. Hubiera sido deprimente para la población que los congresistas hubieran pescado solamente un vulgar reuma en sus experiencias por las playas.

El secreto con que la Real Sociedad ha llevado sus laboriosas gestiones nos impide conocer al detalle los procedimientos que ha puesto en juego; pero el resultado es indiscutible. Desde hace unas semanas, las embarcaciones pescadoras echan sus redes en la harinosa rada del Sardinero, como en los tiempos viejos, y las sacan colmadas de sabrosa y palpitante carga.

Es un espectáculo interesante ver todas las tardes en las rampas de Puerto Chico, la descarga de la sardina. Nosotros somos de los habituales, y esto nos ha permitido observar un detalle que al principio nos sumió en un mar de confusiones, pero que por último ha desvelado a nuestros ojos: el procedimiento seguido por los Amigos del Sardinero para la resurrección de la sardina. Creíamos observar una tarde y otra que alguno de los simpáticos peces nos miraban con una expresión de confianza, como si viesan en nosotros a un antiguo amigo.

– Es el de la otra tarde – parecían decirse – El de todas las tardes. De los que no faltan.

Nosotros también abrigamos la sospecha de que aquellas sardinas las habíamos visto llegar las tardes anteriores en embarcaciones diferentes. También ellas nos eran familiares.

Y como da la casualidad de que, a pesar de venir todos los días las traineras abarrotadas de sardina, no se encuentra una para un remedio ni en la pesca diaria ni en los restaurantes, lo que primero fue sospecha adquirió en nuestro ánimo los caracteres de una indudable realidad.

No hay quien nos quite de la cabeza que en el Sardinero hay solo unos cuantos miles de sardinas traídas de no sabemos donde, no a costa de cuantos sacrificios, por los amigos colegiados de la playa de moda.

Esas sardinas se pescan un día, se traen al muelle para que las vea el público, y luego, durante la noche, vuelven a echarse al agua, subrepticamente para que se dejen pescar al día siguiente.

Tal hipótesis podrá parecer disparatada a algún lector, pero no tenemos otra más verosímil de que echar mano.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

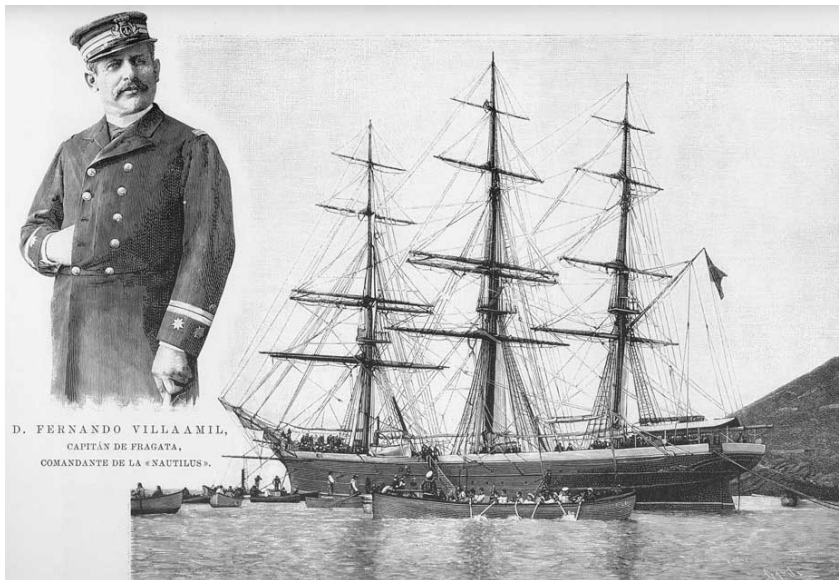
39.- La corbeta Nautilus

Un vestigio glorioso de la navegación

Diario La Atalaya 7 de agosto de 1921

Un poco de historia

Hacia el año 1866 se hallaba en Londres una comisión de nuestra Armada, presidida por el sabio y heroico don Fernando Villaamil. Sin que podamos asegurarlo, creemos que de la comisión formaba parte un montañés, no menos heroico y sabio, D. Joaquín de Bustamante y Quevedo. Esta comisión tenía el encargo de adquirir material de guerra para la Armada nacional. Entonces acababan de ponerse en uso los torpedos y la adquisición de estas terribles máquinas era uno de sus principales encargos.



La corbeta Nautilus y el Capitán de Fragata Fernando Villaamil.

Archivo Fernando Colmenares

El material adquirido fue de mucha importancia y para transportarlo se necesitaba casi un vapor. El flete suponía un renglón muy considerable. Villaamil sacó sus cuentas, y mientras calculaba paseando por la orilla del Támesis, vio el hermoso casco de un gran velero que estaba en venta.

Marino entusiasta de su profesión, se fijó con delectación de enamorado en las finas líneas, en el esbelto aparejo del velero aquel. Procuró informarse y pudo comprobar que su adquisición suponía menos que el pago del flete del material adquirido. Y concibió al punto la idea de comprar el barco, embarcar en él el material y darse a las vela para España. El Gobierno aceptó la idea y he aquí como la *Nautilus*, el gallardo "sloop" inglés pasó a figurar en las listas de nuestra Armada. Una vez llegado el barco a Ferrol y descargado el material, nadie pensó en que pudiera ser utilizable. Se la mandó a Cádiz y allí estuvo mucho tiempo desmantelada y sin ocupación.

Por aquellos días la vieja fragata en que los guardia marinas hacían su aprendizaje, estaba ya fuera de servicio. Y otro marino, que después ha llegado a altas dignidades de la Armada, D. José de la Puente, pensó convertir la *Nautilus* en buque escuela. Así se hizo y desde entonces ha sido uno de los buques más populares de nuestra Armada. Por ella han pasado generaciones de marinos. Los héroes que sucumbieron en Cavite y Santiago, en ella hicieron sus prácticas de mar.

Célebre en los fastos de nuestra navegación es el viaje alrededor del mundo hecho por la corbeta, mandada entonces por el propio Villaamil. Prodigio de pericia fue esa empresa que llevó el pabellón español a islas y tierras que no le habían visto desde la era de los descubrimientos. Villaamil, el glorioso héroe de Santiago de Cuba, el marino sabio y benemérito, dejó como recuerdo de ese viaje un libro precioso en que se narran día por día los incidentes de la navegación.

Hace poco cesó la *Nautilus* de ser escuela de guardia marinas. Y se la destinó a escuela de aprendices marinos, destino que conserva hoy. Vieja como es, abrumada de años, la bella corbeta conserva esbeltez y la gracia de sus líneas.

Ayer, al verla fondear en el puerto, nos dio un vuelco el corazón, son muchas cosas las que nos recuerda de nuestra vida.

40.- La evolución de las aficiones

Diario La Atalaya 10 de marzo de 1922

Cuando nosotros eramos chicos – muy chicos – había la afición de los orfeones. Todos estos entusiasmos que ahora despierta el Racing, los suscitaba entonces aquel inolvidable orfeón “Cantabria”, que dio tono a la vida santanderina en los días de la Explosión. Así como ahora todo arrapiezo que se estime en algo, no deja en paz los pies, andando a patadas en plena vía pública con balones reales o imaginarios, con grave peligro del transeúnte; antes, los de su edad hacían gorgoritos, a plena voz, soñando con ser émulos de Gayarre. No se crea sin embargo, que era un ideal de arte puro y desinteresado lo que se perseguía. En el fondo se criaba con amoroso mimo a aquellos orfeonistas para echarlos a pelear con los de Bilbao. ¡Ah, aquél orfeón Bilbaíno! ¡Ah, aquellos cantantes de boinas rojas que pretendían cantar mejor que los nuestros!

De aquellas luchas épicas entre el Bilbaíno y el Cantabria, recordamos la pita fenomenal que se dio al primero en el fenecido Kiosco de la plaza Libertad, en el sitio que ahora ocupa la más o menos vera efigie de don Pedro Velarde. En general, aunque el Cantabria luchó gloriosamente, y aún algunas veces le sonrió el triunfo, como ahora sonrío de tarde en tarde – ¡Ay muy de tarde en tarde! – a nuestro primer once futbolístico, a fin de cuentas salimos malparados con los bilbaínos. Cantábamos como ruiseñores, pero ellos se llevaban los premios. Exactamente lo que ocurre ahora con el futbol.

Años después, y extinguida ya la afición coral que todo lo había avasallado, se pusieron de moda las regatas. Todos los señoritos del muelle dieron en la novedad de adquirir balandros. La afición, no cabiendo en el Real Club de Regatas, a pesar de haberse instalado en un verdadero palacio, creó el Unión Club, que en sus orígenes no fue más que una peña de blandristas. Teníamos unos balandros flamantes que se llamaban *Ave María Stela*, el *Nenúfar*, el *Silda*; pero llegaban los bilbaínos y se llevaban invariablemente todas nuestras copas en nuestra propia bahía, que parecían conocer mejor que nuestros propios “yachtmen”. Claro es que como el juego andaba entre personas educadas, no había ni pitos ni broncas, ni alteraciones de orden público. Pero la

procesión andaba por dentro. Cada santanderino, por poco aficionado que fuese al deporte náutico, tenía un *Sogalinda* atravesado en el epigastrio.

Decayó también la afición a las regatas. Los antiguos balandros, que en un día representaron fervidos ideales de Cantabria, se fueron pudriendo lentamente en las rampas y parrillas del dique de Gamazo.

En la masa del pueblo prendió un nuevo ideal, ¡los toros! Claro que nuestro temperamento de hombres del Norte no era el más a propósito para el cultivo de ese bacilo... Pero se hizo de ello cuestión regional. En Bilbao, por un milagro de aclimatación, surgían toreros como por ensalmo: Cocherito, los Torquito, Chiquito de Begoña, Fortuna, Ale, Recajo... ¡Ira de Dios! Los buenos hijos de Santander no podían consentir que los “chimbos” se llevasen de rositas todas las orejas y todas las palmas.

Entonces surgió una tertulia taurina en cada esquina. Estas tertulias llevaban unos nombres estrambóticos y paradójicos: “Le Rusie”, “Le Comptoir”, “El Kines”. La gente de dieciocho años para abajo gastaba coleta y los chicos jugaban al toro en las plazas y jardines públicos, ni más ni menos que en la plaza de la Carne, de Sevilla.

No faltaban más que los toreros, y a esta apremiante necesidad atendió don Juan Aranduy, poniendo en práctica la felicísima idea de hacer un torero montañés por suscripción. Así como ahora se quiere hacer futbolistas trayendo, espléndidamente retribuido, un señor profesor de Oxford o Cambridge, así entonces, magníficamente subvencionados por el pueblo, fueron a Madrid, a las aulas doctas del Lechuga, el auténtico Lechuga, el hermano del gran Frascuelo, unos cuantos muchachos montañeses.

También en esto fracasamos. Los pensionados se dieron buena maña para todo: para coger al vuelo los timos en boga en los barrios castizos, para saber gastar un duro con rumbo y mirar por encima del hombro a los provincianos, para todo, menos para torear con lucimiento en las plazas.

Los aficionados se indignaron mucho. Las mismas acusaciones de falta de amor propio, de carencia de lucha, de malos montañeses que se dirigen ahora a los del Racing por dejarse ganar por el Arenas, se dirigían entonces a los coletudos que no sabían aprovechar las sabias enseñanzas del Lechuga. Aranduy estuvo a punto de abrirse las venas como Petronio, de desaliento y de desilusión. Un ola de fracaso pasó por toda la provincia y las tertulias taurinas empezaron a languidecer y a clausurarse.

Poco después empezó a cobrar cuerpo esto del fútbol. Los buenos hijos de Santander nos estremecimos. ¿Vendría por este medio la “revancha”? ¿Con-

seguiríamos la hegemonía que no habían logrado obtener nuestros orfeones, nuestros balandros, nuestros incipientes ases coletudos?

Uno, dos, cinco años hemos estado halagados por estas perspectivas alentadoras. Cada año parecía que nos acercábamos más a la meta. Cada chut de “Finina” indicaba un notable progreso; cada parada de “Luisito” era un empujón que se daba a Cantabria, que al fin y al cabo iba a verse un día vencedora. Para atornillar bien el éxito se trajo de Inglaterra a mister Pentland. Y de pronto, todas nuestras ilusiones al suelo. Ahora resulta, según confesión solemne de los técnicos, que no hay jugadores, como hubo antaño orfeonistas, ni balandristas, ni toreros. Es como para levantarse la tapa de los sesos con sacacorchos. Hay que convenir que en estos pugilatos interregionales, los hijos de Santander no han tenido gran suerte que digamos.

Nosotros creemos sinceramente que lo mejor que podemos hacer es no poner gran empeño en estas aficiones. El montañés es individualista y retraído por temperamento. Basta que haya un empeño colectivo en hacerle triunfar para que no triunfe. En cambio, dejadle solo, abandonado a sus medios y a sus fuerzas. Que ninguna mirada indiscreta se fije en él. Entonces ese montañés es Menéndez Pelayo, es Pereda y escribe “Sotileza”, es el doctor Madrazo y hace un Sanatorio modelo e ilustra la cirugía, es el doctor Gutiérrez y llega a conde de San Diego, son Torres Quevedo y Joaquín Bustamante. Avelino Gutiérrez y don Ramón Pelayo, cada uno en su esfera. En eso sí que no nos ganan los bilbaínos, precisamente porque ninguno de esos montañeses ilustres se propuso ganarlos. Porque trabajaron con un noble ideal desinteresado, porque no perdieron el tiempo en mirar al vecino. Quizás sea esa la única receta para posibles triunfos regionales.

PICK

41.- La epopeya de los hombres de fila

Diario La Atalaya 8 de septiembre de 1922

El homenaje a Juan Sebastián Elcano, que se está celebrando en estos momentos, tiene para nosotros una significación especialísima que le distingue de los demás homenajes al uso. No es el homenaje al genio excepcional, al hombre extraordinario superior a su tiempo y a su raza. Es el homenaje a una raza y a un tiempo, a un vulgo heroico, a una masa anónima que en el navegante de Guetaria se personifican.

Juan Sebastián Elcano no fue un vidente como el genovés Cristóbal Colón; no fue un consumado cosmógrafo como el santoñés Juan de la Cosa; no fue un caudillo de las condiciones extraordinarias de los extremeños Pizarro y Cortés. Fue sencillamente un hombre de fila, un oscuro hombre de fila, que de no haber tenido la muerte por aliada para que fuese eliminando las principales figuras de la empresa, convirtiendo su modestísimo puesto secundario en puesto principal, hubiera sido uno de tantos, de cuyos nombres apenas hace mención la historia.

Figúrate lector un momento, que no hubiera muerto Magallanes, que hubieran sobrevivido los demás capitanes de las naos y que todos hubieran entrado triunfalmente en Sevilla, aquel inolvidable 8 de septiembre ¿Quién se hubiera acordado del nombre del maestre de la nao *Trinidad*, como no fuera algún erudito de su tierra, ganoso de reivindicar participaciones patrias en los hechos transcendentales?

Queda sentado, pues, que Sebastián Elcano no dejó de ser nunca un hombre de fila, y bien sabe Dios que no pretendemos con esto restar hojas de laurel a su fama. Precisamente en esa circunstancia estriba lo que el homenaje nacional tiene de reparador y de simpático. Porque hasta ahora a los hombres de fila, que hicieron la España inmortal de los siglos XVI y XVII, se les había tenido un poco en olvido. No se les había hecho la justicia debida. Y sin ellos ni el descubrimiento ni la colonización, ni las conquistas hubiesen sido posibles. Colón se hubiera cansado de predicar en desierto sus sublimes videnias; Magallanes hubiera errado de corte en corte; Cortés y Pizarro hubieran

languidecido en la Española o en Panamá, sin poder probar qué cantidad de corazón y de cabeza había en ellos.

Todos necesitaron de los hombres de filas que, sin ser capaces de las concepciones geniales, tuvieron la suficiente abnegación para seguir proyectos que quizás no entendían, ofreciendo sus cuerpos como pavés en que se alzasen los superhombres.

Todo hace creer que Juan Sebastián Elcano hubiese acabado sus días en las oscuras navegaciones del comercio con Berbería o Génova; en el contrabando marítimo con los puertos de Francia o en cualquier oscura empresa de armas o negocios de los mil que dieron tono a la época.

Seguramente no hubiera pensado nunca por su cuenta, en la posibilidad de hallar un paso a través de América, para las indias Orientales. Era un practicón de la mar, un marino esforzado; pero nada más. Era capaz de ir donde fuera otro, pero necesitaba que alguien le incitase a marchar. La suerte le puso en el camino de Magallanes. Y se asoció a su empresa, acuciado por el natural instinto aventurero de su raza; por las dificultades de su quebrantada fortuna, que habían llegado a ponerle en colisión con la justicia: más preocupado seguramente de pequeñas ventajas materiales que del lauro inmortal.

De las cualidades de Elcano, dice el erudito Navarrete: *“Tenía la pericia marinera que dan veinte años de navegación, la severa firmeza que se adquiere en los continuos riesgos; un corazón bien templado; gran sufrimiento de alma y de cuerpo para resistir las fatigas; exactitud y vigilancia en el servicio; constancia sin tenacidad y gravedad sin despotismo”*.

Es decir, poseía todas las cualidades de hombre de fila, de las figuras de segundo término. De no haber favorecido, como le favoreció, la lotería de la gloria, hubiera ocupado dignamente su puesto, juntamente con tantos miles de españoles de su tiempo, que poseyeron las mismas nobles cualidades, pero su nombre no se hubiera inmortalizado.

La mayor parte de sus compañeros de expedición estaban dotados de cualidades idénticas a las suyas; muchos le sobrepasaban en inteligencia. Sin embargo, él solo llegó a la celebridad. Se vio comprometido en una aventura, en que quizás no creía con plena fe y así lo hace suponer la actitud de franca rebeldía en que se colocó frente al jefe, y el encadenamiento de los hechos, la sucesión de episodios dramáticos, le colocaron en el trance de completar el viaje de circunnavegación para salvar su vida y la de un puñado de supervivientes. Así fue como el maestro de la nao *Trinidad*, el esforzado hijo de Guetaria, dio la vuelta al globo de occidente a oriente, antes que ningún otro hombre.

Volvemos a repetir que no tratamos de reducir los méritos excepcionales de ese español representativo. Al contrario, al considerarle como hombre de fila, es a todos los hombres de fila de aquel tiempo, a los Elcano que sucumbieron oscuramente en aquella y en otras inmortales empresas – sin ellos ninguna hubiera cristalizado en realidad – a aquella pléyade de sombras heroicas, a quienes recordamos y a quienes nos complace ver glorificados en esta apoteosis.

¡Loor eterno a tu nombre, viejo marino de Guetaria, y loor también a todos los hombres de tu temple, masa anónima y providencial que portasteis el arcabuz en las mesnadas de Cortés y tripulasteis naos con Magallanes y Loaysa, con Quirós y Solís, con Bendaña y Vespucio!

El hombre genio realizó su labor trascendente y renovadora; pero el hombre de filas, el hombre de acción, fue también un valor precioso en la Historia de España. Para dar la vuelta al mundo fue preciso un Hernando de Magallanes que concibiese la extraordinaria idea; pero no fue menos necesario un Sebastián Elcano que, poniendo a contribución las virtudes sencillas de la raza, continuase hasta llevarla a término feliz la genial empresa, cuando ya el genio había sucumbido. El genio necesitó siempre el concurso del hombre.

PICK

42.- Un huésped ilustre

El Cutty Sark en Santander

Diario La Atalaya 14 de septiembre de 1922

Nuestros lectores recordaran una bella crónica de Ramón Solano, aparecida no hace mucho en estas columnas, crónica que era un adiós sentimental y emocionante a la vieja *Nautilus*. Ante el inevitable desguazamiento del bello barco, el poeta lloraba con líricas lágrimas: no se resignaba a la idea de que la poesía de los veleros dejase de alegrar el azul marino.

Seguramente si Ramón Solano conociese la historia de otro huésped ilustre de nuestra bahía, del antiguo clipper de la China, del glorioso *Cutty Sark*, otro hermoso artículo evocador de nobles lejanías, brotaría de su maga pluma. Porque entre la indiferencia de los santanderinos, poco sensibles a estos motivos de belleza, el viejo clipper, el más famoso velero del mundo, se halla entre nosotros desde hace mucho tiempo y de aquí saldrá remolcado un buen día, para acabar su vida en Inglaterra, conservado como una reliquia gloriosa. El viejo clipper llegó a nuestro puerto con un cargamento de chatarra, que desembarcó en el último muelle de Maliaño. Ya no llevaba su famoso nombre. Ya no le cobijaba el pabellón marítimo de Inglaterra, bajo cuyo amparo realizó sus hazañas. Viejo y caduco ya, pero conservando, bajo la tablazón podrida, el alma aventurera y navegante, fue adquirido por unos cargadores portugueses. No solo le cambiaron, aquellos negociantes irrespetuosos con la tradición y con la gloria, el nombre de lucha, sino que modificaron su aparejo. Los tres palos cruzados, en los que la lona fue hinchada por los vientos de los grandes mares, perdieron en parte sus vergas. La fragata quedó convertida en un bergantín-goleta de tres palos. En vez de cargar el té aromático de Saigón, se ensuciaron sus escotillas abarrotadas de carbón inglés ó de la herrumbrosa chatarra que trajo a nuestro puerto. Además, para acabar de profanarle, la fanfarria portuguesa pintó en las finas líneas de su costado, las temerosas puertas de unos cañones simulados, que le dan el aspecto de un fiero navío guerrero... de tramoya.

Pero no se entristezcan demasiado las almas sensibles. El calvario del glorioso clipper terminará pronto, mejor dicho ha acabado ya. Inglaterra no deja per-

derse en el olvido sus glorias legítimas. Mientras se ultimaba la descarga en nuestro puerto, de su último cargamento prosaico y sacrílego, se negociaba la venta que ha de restituir al antiguo *Cutty Sark*, hoy *María del Amparo*, a sus patrios lares. La venta se ha efectuado ya. Un potentado inglés, celoso de los prestigios de su raza, lo ha adquirido. Volverá a aparejarlo de clipper, borrará la hórrida pintura de sus costados y le restituirá su nombre invicto: *Cutty Sark*. El *Cutty Sark* cuenta en la actualidad sesenta años de vida ¡Bravo veterano! Fue construido en Dumbarton y fue, desde los días de su infancia, el clipper más fino que llevó, por los mares de las Indias, el pabellón inglés. Batió durante muchos años, el récord de la velocidad oceánica. Hay una copiosa literatura inglesa a propósito de éste barco célebre. En todas las baladas marineras se cita su nombre. A la vista tenemos “Nautical Magazines”, en que se describen sus hazañas. El editor recibía y publicaba cartas de viejos lobos de mar. Con qué orgullo exclamaban aquellos hombres:

– ¡Yo estuve a su bordo!.

Así debían los granaderos de Napoleón proclamar que ellos habían pertenecido a la vieja guardia.

En España, donde el pueblo carece de amores y de entusiasmos semejantes, costará trabajo formarse idea de la popularidad del *Cutty Sark* en el Reino Unido. Nosotros no somos un pueblo marítimo, a pesar de nuestro extenso litoral. Inglaterra, sí. Allí son marineros hasta los “highlanders” de Escocia, que no han visto el mar nunca. Esto explica todo. Cuando el *María del Amparo* vuelva a surcar las aguas cenagosas del Mersey ó el Clyde, para amarrar a los docks de que tantas veces salió triunfal, la opinión inglesa se conmoverá y la Prensa dará en frases cariñosas, la bienvenida al glorioso veterano, al famoso *Cutty Sark*.

Terminada su descarga el noble navío se mece ahora al ancla en las aguas azules de nuestra bahía. Espera al remolcador que ha de libertarle, para restituirle a su gloria. Nosotros, desde esta columna, que llevan un título marinero, La Atalaya, y que han palpitado siempre cuando las acariciaron las brisas de la mar, le enviamos el saludo debido a la fama de sus proezas. Ramón Solano, poeta enamorado de la vieja *Nautilus*, de los viejos veleros, hubiera hecho sobre este tema una página admirable.

Nosotros, vencidos por la rutina del oficio, nos limitamos a señalar, en términos gacetillescos, la presencia del huésped ilustre.

43.- El Sardinero, playa inglesa

La Montaña, revista de la colonia montañesa

La Habana 30 de octubre de 1923

Durante mucho tiempo persiguió Santander el ideal de una playa de moda que compitiera no sólo con San Sebastián, último grito del veraneo español, sino también con Biarritz y con otros emporios de la vida alegre de Francia. Jalones puestos en ese camino, fueron la construcción del palacio de la Magdalena, el espléndido hipódromo de Bella Vista y el hotel Real. Cuando estos se vieron terminados, parecía que el pueblo había llegado a la consecución de sus anhelos. Unos años prósperos, los de la guerra, así lo hicieron presagiar.

Los que perseguían esos objetivos, ofuscados por su entusiasmo de buena fe, no echaron de ver las dificultades insuperables, geográficas unas, de varios órdenes otras, que se oponían al empeño. San Sebastian tiene la frontera francesa a cuatro pasos y ello le da una ventaja inicial contra la cual no se puede luchar razonablemente. Este año es cuando ha empezado a verse la realidad como es, y cuando el desencanto y el pesimismo prende en muchas almas.

El Hipódromo, en que Santander gastó sumas considerables, no funciona; el público del gran veraneo, pasados los motivos excepcionales que aquí le trajeron durante los referidos años de la guerra, no ha acudido ahora en la medida que se necesitaba, y han empezado a cavilar las gentes y se han dado a estudiar las nuevas orientaciones que pudieran salvar las crisis de nuestra playa.

Fruto de esta meditación de estas lecciones ha sido la inspiración surgida en muchos, de convertir el Sardinero en una playa británica, la playa de este tipo es la antítesis de la playa mundana y turbulenta del patrón francés, que en España representa maravillosamente San Sebastian.

El veraneo a la Inglesa necesita más de villas confortables y señoriales, donde las familias gocen de un espléndido y cómodo aislamiento, más que de la confusión de un gran hotel; más de la sala y del honesto espectáculo que del aturdimiento del Casino; más de los goces sencillos y apacibles de la vida en

familia que de la brillante sociedad. En una palabra: son muchos los santanderinos que quisieran hacer del Sardinero un lugar de encantador descanso para las personas necesitadas de él.

Hay muchas familias españolas adineradas y linajudas que, agotadas por el vértigo febril de la activísima vida madrileña, necesitan que el verano sea, no un esfuerzo más, sino un sedante, un tónico, un reconstituyente.

Las playas inglesas de la isla de Wight representan muy bien ese tipo. Trouville y Biarritz son su antítesis. Esas familias españolas se distribuyen hoy durante los meses estivales en las residencias señoriales de abolengo histórico, perdidas en la paz de los campos de España. Junto a las ventajas que la vida en plena Naturaleza proporciona, tienen que sufrir esos veraneantes en tales medios la falta de los beneficios de la civilización. Una gran ciudad que les ofreciese las mismas ventajas, las maravillas de unos panoramas espléndidos, el bosque, el mar, el aislamiento y aires frescos y puros, y además el confort y la facilidad de las vidas urbanas, sería preferida a las residencias demasiado campestres.

Si Santander consiguiera esa conjunción ideal del confort y de la Naturaleza, podría contar a muy poca costa, y después de una inteligente propaganda, con un núcleo veraniego de importancia indudable que le aseguraría una vida propia, sin el peligro de competencia y rivalidades siempre molestas. ¿Cuajará esta nueva aspiración que algunos santanderinos alimentan hoy?

Digamos de paso que tal tendencia parece alentada por la Serenísima Señora que comparte con el joven Rey las glorias del Trono. Ella, en su palacio de la Magdalena, rodeada de sus augustos hijos gusta durante los meses del verano, de los encantos inefables que proporciona la vida del hogar. Todo en torno suyo es tranquilo y reposado. Aleja de sí, por ejemplo de su vida, todo lo que tenga un significado de estrépito y bullicio. No olvidemos que la augusta Señora pasó los días de su niñez, esos días que marcan luego el curso de las vidas, en la apacible serenidad de la isla de Wight. Acaso por eso prefiera Santander a San Sebastián.

El ideal de playa inglesa ha de serle sin duda más grato que el de playa protocolaria. Y es su alto ejemplo el que ha movido a algunos buenos santanderinos a pensar seriamente en la transformación de los ideales veraniegos de la ciudad.

44.- La conmemoración de un sacrificio

El epistolario de Cervera I

Diario La Atalaya 9 de noviembre de 1923

El optimismo de Víctor Poyo

Hoy, día 9, se verificará solemnemente en Cartagena la inauguración del monumento a los marinos de Cavite y Santiago. Una comisión de montañeses, que intervinieron en aquellos desgraciados y gloriosos hechos, estará presente en la conmemoración.

Entre esos supervivientes figura el buen hijo de Santander don Víctor Poyo, hace 25 años oficial del trasatlántico Isla de Mindanao, incorporado a la escuadra de Montojo. Veinticinco años hace de esto, y si para Poyo parecen no haber corrido, porque sigue siendo el mismo muchacho entusiasta y alegre de entonces, en el rostro venerable y severo de España, esos veinticinco años han dejado espantosas arrugas. España ha envejecido moralmente en ese tiempo más que durante tres siglos cualesquiera de su historia. A aquel entusiasmo ingenuo y sencillo; a aquella inconsciencia de niños alocados con que fuimos a la guerra de 1898, arrullados por los pasodobles de zarzuelas en boga y creyendo ingenuamente que el español era invencible, ha sucedido esta mortífera morfina del escepticismo, que está acabando con la raza.

Solo queda un hombre de los de 1898, que no ha cambiado ni física ni moralmente: Víctor Poyo. Sigue creyendo que los españoles son invencibles, que “al hijo de Santander no hay quien le de en la cara” y que nuestro pueblo es el mejor de todos los del mundo.

¡Bienaventurado Víctor Poyo, que hoy habrás recibido sobre tu pecho, en la gran parada de Cartagena, la medalla conmemorativa de Cavite! En ti saludamos a aquel pueblo anterior al desastre, que entrevimos de niños y que, con todos sus defectos, tenía la ventaja del corazón. Un corazón sano y optimista, que bailaba, como un estudiante, en cuanto la “Marcha de Cádiz” era prelu-diada por unos ciegos.

La gestación de la catástrofe

La orden de salida de la escuadra de Cervera para Cuba, fue un disparate cuya responsabilidad no es justo hacer recaer solo sobre los políticos. Recordemos que Moret había hecho todo lo posible por evitar la guerra y que el pueblo le obligó a ella acusándole de “mal español” y de vendido. Quizás los políticos, los calumniados políticos, fueran los que tuvieron entonces una visión exacta del problema. Cervera también vio claro desde el primer momento, y arrojando la impopularidad y la acusación de cobardía, terrible riesgo para un jefe pundonoroso, informó en contra de la aventura estéril.



Vicealmirante Pascual Cervera Topete

En un concienzudo documento que lleva la fecha de 25 de febrero de 1898, decía al ministro de Marina:

“... Y aún cuando Dios nos diera una gran victoria “contra lo que razonablemente” se debe esperar, ¿dónde y cómo remediaríamos nosotros las averías

sufridas? Es indudable que el puerto sería La Habana; pero ¿con qué recursos? Yo desconozco lo que pueda haber allí, pero a juzgar por lo que ocurre en este Departamento – Cartagena – donde todo escasea, es de creer que lo mismo ocurrirá en todas partes y que la consecuencia inmediata del primer gran combate naval sería la inacción de la mayor parte de la escuadra para todo el resto de la campaña, fuere el que fuere el resultado de ese gran combate, y mientras tanto el enemigo se repondría de sus pérdidas dentro de sus hermosos puertos y auxiliado por su poderosa industria y enormes recursos. Esta falta de industria y de repuestos alejan la posibilidad de sostener una campaña ofensiva... “

Sin embargo el pueblo pedía tumultuariamente la campaña ofensiva. Se hablaba del bombardeo de Nueva York por nuestros barcos. No hace falta ser viejo para recordar aquellas manifestaciones frenéticas que recorrían toda España cantando hasta enronquecer:

*A Mac-Kinley le han salido
dos granos en la mollera,
uno en forma de Montojo
y otro en forma de Cervera
¡Ele con bamba,
candilé
sombrero de copa alta
gasta Mac-Kinley!*

Cervera, sordo a esto cánticos de idiotas, seguía desde Cartagena estropeando los pasodobles. Con fecha del 7 de marzo volvía a escribir al ministro: *“Hoy, con la mayor libertad que permite la forma confidencial, voy a ampliar mis ideas al par que contesto su carta. El examen de nuestras fuerzas, basado en lo que sabía y en recientes observaciones y noticias, no solo me confirma en lo que dije, sino que aún lo ponen en peor término”... “Aún suponiendo lo improbable – añadía luego – es decir, que obtuviéramos una victoria, no por eso cambiaría el resultado final de la campaña, porque el enemigo no se daría por vencido, y es insensato que pretendiéramos vencer la riqueza y producción a los Estados Unidos, que se repondrían mientras nosotros agonizábamos aún victoriosos, dando lugar a que el resultado fuera un desastre”.* Y acababa la carta con estas líneas que son el mejor título de gloria de Cervera, el hombre del sacrificio consciente y austero, y que debieran grabarse sobre su tumba:

“Estas son mis leales opiniones y ante la salud de la Patria se las expongo a usted, rogándole las trasmita al Gobierno. Si usted creyera útil que sea yo quien vaya a exponerlas, dispuesto estoy a ello en cuanto usted me lo indique. “Y hecho esto que descarga mi conciencia” de un “enorme peso”, solo me resta el deber relativamente fácil de conducir nuestras fuerzas a donde se me ordene, en la seguridad de que todos han de cumplir con sus deberes”.

Desde Cádiz, a donde se traslada con la escuadra, se queja Cervera de que se quiera salir a campaña sin tener un plan, *“porque si nos coge sin plan – dice – vendrán las vacilaciones, las dudas, y tras la derrota puede venir la humillación y la vergüenza”.*

El 8 de abril, en vísperas de salir para el sacrificio, irremediablemente, vuelve a escribir el almirante otra carta profética: *“Siento mucho, dice, salir sin haber concertado ningún plan en sus líneas generales, para lo que tan repetidas veces solicité ir a Madrid; creo entrever en el conjunto de los telegramas recibidos, que se persiste en la idea de que la escuadra vaya a Cuba, y me parece una aventura que puede costarnos muy cara.”*

Instructivamente doloroso es repasar, en estos días de conmemoraciones, esta correspondencia del almirante sin ventura. ¡Y qué pocos españoles la conocen! Nosotros vamos a ir siguiendo esta correspondencia paso a paso. Así nos asociamos al homenaje de Cartagena.

La escuadra ha llegado ya a Cabo Verde, camino de Cuba. Allí está el 19 de abril de 1898, en que Cervera vuelve a escribir. Pero lo que allí escribe, lo que allí pasó, y sobre todo lo que pasó en Madrid, es tan interesante, y este artículo se va alargando tanto, que fuerza es dejar el relato para mañana.

Solo adelantaremos, a la impaciencia del lector, la clave del drama: las patrióticas y nobles observaciones de Cervera, no fueron atendidas por el Gobierno, aunque éste fuera el responsable ante la Historia. Esa responsabilidad incumbe a una junta de generales de la Armada que se celebró en el Ministerio de Marina el 23 de abril. Los generales adoptaron el acuerdo de empujar a Cervera al desastre “por unanimidad”. Ni uno de ellos fue capaz de comprender lo que Cervera veía tan claro desde su puesto de honor y sacrificio.

Pero dejemos los comentarios también para mañana.

45.- La conmemoración de un sacrificio

El epistolario de Cervera II

Diario La Atalaya 10 de noviembre de 1923

Cervera en Cabo Verde

La primera de las cartas que Cervera escribió desde Cabo Verde lleva fecha de 19 de abril. Pasa una revista desconsoladora a los buques de su escuadra. El balance no puede ser más triste:

“...las calderas del “Ariete”, dice, están prácticamente fuera de servicio, de suerte que el “Ariete”, en vez de ser un elemento de fuerza, es una pesadilla para la escuadra, pudiendo ser útil solo para una defensa local. La caldera del “Azor” tiene once años y es de sistema locomotora, y ya está dicho todo sobre ella. A los cazatorpedos “Furor” y “Terror” se les cierra la proa en cuanto trabajan, habiéndoseles roto a alguno las bastardas. Villamil ha atendido a consolidar esto cuanto ha podido. Al “Plutón” no le ocurre, porque ya le ocurrió en el viaje de Inglaterra y consolidó la proa en el Ferrol”.

El almirante abraza por un momento la esperanza ilusoria de que se suspenda el viaje a Cuba. Razona con admirable conocimiento de las necesidades de la guerra sobre el partido a tomar y dice: “Por las instrucciones de usted parece descartado el pensamiento de que la escuadra vaya a Cuba, lo que parece muy sensato; respecto a Puerto Rico, muchas veces me he preguntado si deben amontonarse allí todas nuestras fuerzas y me parece que no. Si Puerto Rico es fiel, no será bocado tan fácil para los yanquis, y si no lo es seguirá fatalmente la suerte de Cuba, al menos en lo que se relaciona con nosotros. En cambio me preocupan las Filipinas, como digo antes, las Canarias y sobre todo, la posibilidad de bombardeos sobre nuestras propias costas, cosa que no es imposible dada la audacia de los yanquis, y teniendo cuatro o cinco barcos de andar superior al nuestro”.

Dos días después, el día 21, la escuadra ha recibido la orden de salir para Puerto Rico. La orden produce asombro, y Cervera lo expresa con su franqueza ruda de hombre de mar:

“La sorpresa y el estupor – dice – que ha causado a estos comandantes la orden de marchar a Puerto Rico, es imposible de pintar, y en verdad tienen razón, porque de esta expedición no se puede esperar más que la destrucción total de la escuadra o su vuelta atropellada y desmoralizada, cuando aquí, en España, podría ser la salvación de la Patria.

Es un error creer que las Canarias están seguras, lo cual solo es verdad si se refiere ese aserto a Santa Cruz, Las Palmas y algún otro lugar, pero ¿lo está la isla Graciosa por ejemplo? Pues si los yankis se apoderan de ella y fortifican el puerto del río, obtienen una base de operaciones para las que hagan contra España”.

“Habla usted de planes – dice luego – y por más que he hecho para que se formaran, como era juicioso y prudente, no he obtenido la menor satisfacción a mis deseos, hasta el punto que si hubiesen sido otras las circunstancias habría pedido mi pase a la reserva; como lo pediré, si Dios me saca con vida de ésta, el día que haya pasado el peligro. Aún le pediría hoy, sin importarme un bledo que me tacharan de cobarde, si ese paso mío no produjera en la escuadra el deplorable efecto de una desertión del almirante al frente del enemigo”.

Contestando sin duda a una afirmación del ministro que estima injusta, el almirante se enfurece y este estado de ánimo aparece claro en la epístola:

“¡Qué me han facilitado cuánto he pedido!, comenta, el “Colón” no tiene cañones gruesos y yo pedí los malos si no había otros; las municiones de 14 centímetros son malas, menos unos 300 tiros; no se han cambiado los cañones defectuosos del “Vizcaya” y “Oquendo”; no hay medio de recargar los casquillos del “Colón”; no tenemos un torpedo “Bustamante”; no hay plan ni concierto; he deseado y propuesto en vano, la consolidación del servo motor de estos buques, solo ha sido hecha en el “Teresa” y en el “Vizcaya” cuando han estado fuera de España.

En fin, este es un desastre ya, y es de temer que lo sea pavoroso dentro de poco”.

Y líneas más adelante:

“El Vizcaya no anda ya, y es un grano que le ha salido a la escuadra. Y no le molesto más; considero ya el acto consumado y veré la mejor manera de salir de este callejón sin salida”.

Esta exposición de hechos lamentables fue reforzada al día siguiente por un cablegrama que decía así:

“Suplico a V.E. que me permita insistir en lo desastrosas que conceptúo, las consecuencias de nuestro viaje a América para el porvenir de la Patria. Así

opinan todos estos hombres de honor. Suplico a V.E. que lea este telegrama, así como toda mi correspondencia oficial y confidencial, al presidente del Consejo para tranquilidad de mi conciencia”.

A este requerimiento ya no pudo negarse el ministro, y contestó cablegráficamente que reunía junta de generales y que mientras tanto quedaba en suspenso la orden de salida. El proceder ministerial, como se ve, no pudo ser más correcto no más prudente. Es sobre los generales, reunidos en Consejo el día 23 en el Ministerio de Marina, sobre los que debe recaer toda la tremenda responsabilidad. Cervera recibe el día 24 la orden de salir, emanada de este Consejo, y en una última carta que reproduciríamos con gusto íntegra si la índole de los trabajos periodísticos lo permitieran, exclama:

“Con la conciencia tranquila voy al sacrificio, sin explicarme ese voto unánime de los generales de Marina, que significa la desaprobación y censura de mis opiniones, lo cual implica la necesidad de que cualquiera de ellos me hubiese relevado”.

En la misma carta se dice también:

“Se padece un error al suponer que yo soy dueño de empeñar o evitar el combate a mi voluntad; con los nueve meses que hace que no limpia el “Vizcaya” y su permanencia en La Habana, está hecho una patata y no le debo abandonar. Que le vaya bien. Etc... Pascual Cervera.”

Después de la firma hay una postdata:

Hoy, 27, estoy desesperado con la lentitud del “Cádiz”, que está muy bien preparado para el pasaje y muy mal para la carga. Creo que saldremos mañana. Como verá el lector, Cervera no era un preciosista. Escribía el castellano con un desaliño impropio de hombre de su elevada posición. Pero a su prosa descuidada la purifican la sinceridad y la honrada emoción que transpiran sus líneas. Leídas esas cartas al cabo de 25 años, se sienten ganas de llorar, y no es ciertamente la emoción literaria lo que produce esos efectos.

El mismo día 22, el jefe de la flotilla de “destroyers”, el ilustre Villamil, telegrafaba al presidente del Consejo, señor Sagasta y le decía:

“Ante transcendencia que tendrá para la Patria el destino dado a esta escuadra, creo conveniente que me conozca usted por el amigo, que no tome las censuras, que si bien como militares están todos cumpliendo sus deberes, creo indubitable que el sacrificio de este núcleo de fuerzas navales será tan seguro como estéril y contraproducente para el término de la guerra, si no se toman en consideración las repetidas observaciones hechas por su almirante al ministro de Marina. F. Villamil”.

Pero nada podía detener el destino aciago de España. La escuadra salió el día 29 de aquel mes de abril. El 19 de mayo, después de un crucero de que se habló mucho, y que elevó hasta el delirio la ciega confianza de los españoles en la “escuadra fantasma”, como la llamaban los periódicos, entró en Santiago de Cuba donde no había nada preparado para recibirla ni aprovisionarla. Y el 3 de julio, a las nueve de la mañana, se efectuaba la salida heroica a todo evento, el sacrificio colectivo que ayer se ha conmemorado en Cartagena.

Tripulantes montañeses

No queremos terminar esta información conmemorativa sin dedicar un fervido recuerdo a los montañeses que en Cavite y Santiago defendieron el último girón de la bandera de la Patria. Ya hemos hablado de Víctor Poyo, oficial del *Isla de Mindanao* y que después de hundido su barco tomó parte como voluntario en la defensa de Manila. En la escuadra de Cervera iban varios bravos marinos montañeses, entre ellos una personalidad tan ilustre como don Joaquín Bustamante Quevedo, jefe de Estado Mayor de la escuadra y uno de los mayores prestigios científicos de su tiempo. Bustamante y Quevedo mandó la columna de desembarco, que el 1 de julio defendió las lomas de San Juan. Allí fue herido gravemente y por eso no pudo salir con la escuadra. Murió en el Hospital pocos días después. De la dotación del *Oquendo*, que fue el buque más castigado y el que más bajas tuvo, formaban parte dos jóvenes santanderinos, hoy prestigiosos jefes de la Armada: don Alfredo Nárdiz y don Quirino Gutiérrez Colomer. El primero, alférez de navío, estaba afecto a la cámara central de torpedos, donde penetró una granada enemiga matando al jefe y a casi toda la dotación. El señor Gutiérrez Colomer servía en la batería de 14 centímetros, cuya actuación gloriosa la describe en los siguientes términos don Francisco Arderius, ayudante de Villamil y herido gravemente en la batalla: *“La batería de cañones de 14 centímetros, uno de los cuales escupió el cierre, matando e hiriendo a los sirvientes, fue completamente arrasada, quedando un solo cañón útil que, a falta de artilleros, disparaba en persona, después de herido, el comandante de aquella, el teniente de navío don Enrique Marra, auxiliado del guardia marina don Quirino Gutiérrez y del condesable Antonio Soriano, teniendo que acarrear ellos mismos las municiones de los repuestos que quedaban en cubierta”*.

A ellos, a los supervivientes del glorioso hecho, que su Majestad el Rey condecoró ayer, nuestro saludo emocionado. Y sobre la tumba movable de los muertos recemos a modo de responso los versos admirables de Rudyard Ki-

pling a los marinos muertos de su tierra “*THE SONG OF THE DEAD*”- También a los héroes de Santiago y de Cavite puede decirseles:

“WE HAVE FED OUR SEAS FOR A THOUSAND YEARS – AND SHE CALLS US STILL UNFED... – IF BLOOD BE THE PRICE OF ADMIRALTY – LORD GOD WE HAVE PAID IN FULL”

(Hemos alimentado la mar con nuestros muertos durante miles de años... y nos sigue llamando insaciada. Y si la sangre es el precio de la gloria marítima ¡Oh Dios mío!, lo hemos pagado bien de sobra).

PICK

46.- Los pueblos que saben defenderse

Diario La Atalaya 17 de noviembre de 1923

Es interesante leer estos días la prensa gijonesa. El lugar preferente de los periódicos, por lo menos El Comercio que es uno de los más importantes, lo ocupan, no la situación política ni la deportiva ni cualesquiera de los otros temas a que casi toda la prensa concede primacía, sino un asunto en apariencia tan baladí como la enemiga que, entre determinados marinos y consignatarios, pueda tener el puerto del Musel.

Ha bastado que tres trasatlánticos franceses se hayan saltado la escala de este puerto, alegando motivos de tiempo y que unos consignatarios de New York prefieran aceptar la mercancía destinada a Gijón con trasbordo en vez de hacerlo directamente, para que se dé por supuesto que existe un complot, con una organización misteriosa, encaminada a desprestigiar a Gijón y a impedir su tráfico marítimo.

Esto podrá parecer pueril y desproporcionado – si aquí en Santander hubiéramos tenido en cuenta actitudes más ó menos justificadas de personas ó entidades, ¡cuanto podíamos haber escrito! – pero pueril y todo, lo consideramos preferible a la apatía que en nosotros reina en asuntos vitales para el pueblo. Si esa algarada periodística se ha promovido allí porque un capitán ó un consignatario tienen un concepto más ó menos exacto de lo que es el Musel ¿Qué hubiera ocurrido ante una maniobra como la que en estos momentos se está desarrollando para privar a Santander del ferrocarril Burgos-Valencia, en el momento en que parecía que ese gran ideal iba a realizarse?.

Sin embargo, en Santander apenas nadie se entera de lo que pasa; el pueblo no tiene conciencia de sus intereses vitales. Se desentiende completamente de ellos. Pueden los periódicos publicar artículos y tocar a rebato. El público lee las cabezas, los grandes titulares y si ve, por ejemplo, “El ferrocarril Burgos-Calatayud”, lo califica de lata sin leerlo, y va a buscar en la columna inmediata la sección deportiva ó el último crimen.

Un amigo nuestro, leyendo El Comercio, se extrañaba y hasta se indignaba de que cuestiones de tan poca monta pudiesen preocupar a una población. Nosotros le oíamos con tristeza. Nuestro amigo representaba el medio am-

biente general de Santander. ¡No me hable usted de la guerra! Es decir no me hable usted de ferrocarriles ni de puertos: no me dé usted latas; deme usted cosas amenas y ligeras que no estorben la digestión del chocolate y que no ocupen más de un minuto el pensamiento.

Nosotros preferimos el exceso de celo de Gijón. Ese vecindario conmovido porque un capitán extranjero se salte la escala de aquél puerto, es un vecindario capacitado para vivir. ¡Aquí se nos han saltado tantas escalas en todos los órdenes y nadie se movido ni ha suspirado! ¡Bendita mil veces la irritabilidad de Gijón; su gesto de enojo ante el más leve contratiempo; su actitud de decidida defensa ante agravios reales ó supuestos!

Probablemente los mismos buenos gijoneses que dirigen esa campaña estarán convencidos de que nadie quiere mal a Gijón; que lo del complot no deja de ser una entretenida fantasía, pero, sin embargo, lo aprovecharán admirablemente para formar el cuadro, para tener al pueblo atento a la defensa de su interés y para advertir a los que, por estar colocados muy altos, puedan favorecer ó causar perjuicios, que un pueblo que se quiere defender, es siempre una cosa muy seria.

Y así conseguirán – como consiguieron hacer un gran puerto de cemento donde no le había – que todos los capitanes, con bueno ó mal tiempo, corriendo riesgos ó no, respeten las escalas, porque Gijón toma nota de sus actos y los tiene muy presentes en todos momentos.

Y esto que se hace en lo pequeño, en lo nimio, en lo vulgar, influye poderosamente en lo grande, en lo trascendental. En Gijón, cada gijonés está en su puesto, los elementos directores y la masa. Los acontecimientos nunca cogen a ese pueblo desprevenido. Y con la misma tenacidad con que se sustituyen los bloques de cemento y las grúas titanes que cada invierno arrebatada ó deshace un temporal en el Musel, se vigila, se estudia y se plantean, sin desatender la actualidad, los problemas que deben resolverse mañana.

Ese espíritu localista; ese espíritu de pueblo, necesitábamos infundirle aquí. Hay que convencer a los santanderinos de que los problemas regionales y locales; las grandes empresas de la región, son como problemas y empresas propios. Poner en todas las cabezas una noble preocupación. Vale más estar preocupado que no pensar en nada ó que pensar en cosas frívolas. Vale más promover un motín, porque supongamos que se nos salta una escala, que hacer un chiste cuando se nos frustra una esperanza ó se nos despoja injustamente de algo a que teníamos derecho.

47.- La hora grave de Santander

Diario La Atalaya 14 de marzo de 1924

Bien está que los muchachos jueguen al futbol: es su edad. Entre esa afición y otras peligrosas y menos nobles, bien está esa. Dicen que con el futbol se hace raza. Sea. Pero mientras los muchachos le dan al balón, los que ya no lo somos, por desgracia, vamos a ocuparnos, con atención, de las cosas serias. Corriendo los círculos y establecimientos de Santander, desde el empingorotado Casino a la más humilde taberna, se aprecia una falta absoluta de ideal colectivo en el pueblo. A nadie le importa un comino ninguno de los graves problemas que debieran preocuparnos. Hombres de cabeza cana, padres de familia, lo mismo potentados que obreros, están pendientes solo de si Oscar es ó no internacional, ó de si Zamora paró en Milán ó no paró.

Así, la noticia del fracaso, quizá definitivo, de aquél bello sueño de ferrocarril a Burgos-Soria-Calatayud, la ha acogido la población con un encogimiento de hombros. Algunos, los más sagaces, han hecho un chiste:

– *¡Hombre, siento que no podamos ir a Calatayud, porque no podremos preguntar por la Dolores!*

Otros han dicho:

– *¡Con tal que no nos venza Asturias en el próximo cuarto de final!*

Como se ve, en el pueblo solo cambia lo externo, lo accesorio. En el fondo nos sigue royendo el mismo flamenquismo que llenaba las plazas de toros cuando en Cavite se hundían, entre llamaradas sepulcrales, los últimos restos del imperio de España.

Y Santander tiene sin resolver problemas vitales, a los que estamos aludiendo todos los días. Tiene que hacer el Hospital, tiene que hacer la cárcel, tiene que empezar a realizar el proyecto del puerto. Todo esto es esencial. Y tiene que defender, por débil que sea la esperanza que se tenga en el éxito, ese malaventurado proyecto de ferrocarril de Santander a Burgos y Soria. Tiene que defender muchas cosas que están en peligro.

Bien está que los muchachos jueguen al futbol, y hasta que boxeen. Es propio de la edad. Pero los que ya somos hombres ocupémonos seriamente de

evitar que jueguen al fútbol con nuestro pueblo, como si fuese una pelota en campo, esos peligrosos deportistas que nos acechan a oriente y a occidente. Digamos que hay muchas cosas que peligran en nuestro pueblo y no hablamos a humo de pajas. Aquella noticia publicada en los periódicos bilbaínos de que los trasatlánticos franceses iban a suspender la escala en Santander, sustituyéndola por la de Bilbao, fue un descubrimiento prematuro e imprudente de un plan contra nosotros urdido. No nos cabe la menor duda. Y no es solo de los correos franceses de lo que se trata. Dígalo la siguiente carta que hemos recibido y que coincide completamente con nuestra impresión personal:

Santander 12 de marzo de 1924

Señor Pick:

A usted, señor Pick, autor de las mejores campañas en pro de los intereses generales de esta querida tierra, a usted me dirijo para llamarle la atención acerca de lo que, de algún tiempo a esta parte, viene sucediendo con los vapores correos de la Compañía Trasatlántica Española en este puerto, en el que así como antes paraban una porción de días, verificando operaciones de reparación, carboneo, etc., lo que suponía una considerable fuente de ingresos para la ciudad, en cambio ahora solamente paran unas horas, sin hacer ninguna de aquellas operaciones, como ha ocurrido recientemente con el Alfonso XIII, que habiendo entrado un lunes a las cuatro de la tarde, salió para Bilbao el martes a las diez de la mañana, habiendo sido solamente 18 horas las de estancia en puerto.

He oído asegurar que piensan trasladar a Bilbao las oficinas de la Sub-inspección, que desde tiempo inmemorial se hallan establecidas en Santander, además de los almacenes de materiales y cuantas dependencias de la Trasatlántica actualmente existen aquí.

También dicen hay el propósito de que el aprovisionamiento de víveres y demás efectos para cubierta y máquina de los vapores, que se hacen ahora en Santander, se verifique en lo sucesivo en Bilbao, con lo que ya puede usted imaginarse el enorme perjuicio que se causaría al comercio de esta capital.

Tengo asimismo entendido que el carboneo de los vapores correos, que en su mayor parte se verificaba aquí, desaparecerá por completo, ya que los almacenes que la Compañía tiene en Maliaño están por lo visto vacíos, contrastando con lo que sucede en Bilbao, en cuyos depósitos tiene la misma Compañía miles de toneladas de aquel combustible.

A usted no le faltarán seguramente medios de informarse detalladamente de lo anteriormente expuesto, y enterado de su veracidad, ¿no podría, señor Pick, mover, por medio de su periódico, algo la opinión para ver si despierta de la apatía en que está sumida y consigue que Bilbao no se lleve los vapores correos?.- Un vecino.

¿Será bastante esto, unido a lo del ferrocarril de Burgos y a tantas otras cosas, para que reaccionemos? ¿Seguiremos considerando de interés preferente para el pueblo que Oscar y Finina, tan estimados por nosotros en su aspecto deportivo, que tiene una esfera marcada que no se debe nunca rebasar, sean ó no internacionales?

Pedimos a los santanderinos un poco de juicio, un poco de ponderación. Nos ha faltado el sentido de la medida. Valoricemos todas las cosas debidamente y graduemos nuestros entusiasmos y nuestro esfuerzo con arreglo a la lógica. En las Vidas Paralelas de Plutarco se cuenta uno de los rasgos que más acreditaron la prudencia y la profunda sabiduría de Catón de Útica. Hallóse éste siendo edil de Roma con un pueblo que, entusiasmado por los espectáculos, no concedía apenas importancia a los problemas serios y trascendentales. Sus únicos ídolos eran los figurantes y gladiadores, a los que se ofrecían como si fuesen caudillos vencedores coronas de riquísimo oro. Catón ordenó que las coronas que se diesen fuesen de azabache y los regalos no fueran costosos. Así a los artistas griegos les dio zanahorias, lechugas, rábanos y peras, y a los romanos jarras de vino, tocino, higos, cohombros y haces de leña.

“Condújose de esta manera – dice Plutarco – para quitar importancia a estos cuidados, manifestar que las cosas del juego han de tomarse por lo que son y se han de desempeñar con cierta gracia y naturalidad, más bien que con suntuosidad y aparatos y poniendo gran diligencia y esmero en cosas que no lo merecen”.

El profundo sentido de la lección de Catón de Útica. salta a la vista. ¿Sabremos aprovecharla? No pedimos, como no pedía Catón tampoco, que se acaben los juegos. Pero reservemos el oro de nuestro entusiasmo para las cosas, que dignas del oro sean. Y los rábanos y las hortalizas para los de menos importancia. Que los días de espectáculos se congregue en ellos el pueblo en un cuadro sano, jocundo y brioso. Pero que se congregue también en las horas solemnes en que Santander necesita de sus hijos. Porque no está bien que mientras a ver la destreza de unos simpáticos muchachos, acudan veinte mil almas, para tratar de un Hospital ó para tratar del ferrocarril de Burgos, solo

vayan don Antonio, don Cosme y don Diego, los de siempre, los que tienen que sostener sobre sus hombros el peso que todo el pueblo debía llevar...

PICK

48.- Como se pesca en Terranova

Diario La Atalaya 3 de abril de 1924

Hace meses que la prensa del litoral viene ocupándose de la pesca del bacalao por los españoles, como una válvula abierta para el escape de las energías nacionales hacia nuevas actividades productivas. Enrique Mowinckel, optimista y bien intencionado como siempre, ha publicado en “El Liberal” de Bilbao, un artículo en que se enumeran las ventajas que obtendría España de esta nueva industria. Él y los demás articulistas coinciden en apreciar que los pescadores de nuestro litoral, empobrecidos por la falta de pesca en nuestras aguas, pudieran hallar una compensación ventajosa, yendo a Terranova en los barcos “bacaladeros”.

Nosotros no negamos en absoluto esa posibilidad. Vamos solamente a hacer algunas objeciones. No lo vemos todo tan claro ni tan fácil, como otros estimados compañeros. Suponiendo que todas las dificultades industriales quedasen resueltas, quedaría un punto difícil a resolver: el hallazgo del personal apto necesario.

Las expediciones pesqueras a Terranova han de hacerse con veleros, de dos y tres palos; “bricks” y goletas, que tienen que afrontar una navegación larga y difícilísima. Para tripular esos barcos se necesitan hombres de mar del viejo cuño, ¡ay, por desgracia, cada vez más raros en España! Hoy, dotaciones completas y competentes de barcos de vela, solo pueden hallarse en Galicia y en algunas regiones de Levante. Capitanes de barcos amigos nuestros, se nos lamentan a menudo de las dificultades con que tropiezan para hallar marineros, conocedores de su oficio, para la navegación de altura.

Las facilidades que dan la navegación a vapor y los medios mecánicos de trabajo, han hecho que el antiguo hombre de mar sea reemplazado por un vulgar jornalero. Y la navegación a Terranova requiere “marineros a la antigua”, marineros de primera calidad de gran práctica y de gran destreza. Únanse a esto las penalidades y las durezas de esa pesca, que ha de hacerse en climas y condiciones atmosféricas rigurosas, que solo pueden resistir los hombres de las latitudes muy altas. Por eso el bacalao le han pescado siempre los escandinavos, los norteamericanos, los ingleses y los franceses de los depar-

tamentos del Norte. Los marinos de climas benignos no practicaron nunca esa profesión.

Sería muy difícil en España encontrar gentes, aún suponiendo que las hubiera, aptas que se alistasen para esas campañas durísimas, sin otra perspectiva que una modesta paga de mar. En Francia mismo va escaseando el número de pescadores de bacalao, según ayer mismo hemos leído.

Un periódico francés, “Le Quotidien”, publica una interesante crónica que le remite desde Saint Maló, uno de los principales puertos bacaladeros, uno de sus redactores. Describe el cronista pintorescamente la salida de los “terreneuvas” – veleros de tres y dos palos – finas y ligeras goletas que llevan nombres sonoros de muchachas, de santos y guerreros: *Saint Georges, Saint Clement, Pescador, Capitaine Guyomard, Navarin, Flora, Noella y Flor de Lis...* Desde Saint Maló tarda la flotilla tres semanas – suponiendo que el viento y la mar sean razonables – en alcanzar el “Bonnet Flamend”, que es como el centinela avanzado de Terranova.

Después de las fatigas de esta navegación, viene la ruda labor en “los bancos”. Un viejo pescador habla con el cronista y dice:

“Conocemos que nos acercamos a un banco en que la temperatura baja. En aquellos parajes no existe el verano y a la primavera sucede el invierno, sin transición alguna, a causa de los hielos que descienden del Norte. Estos hielos son peligros constantes. Muchos “bacaladeros” sucumben en ellos. Nada puede hacer sospechar su presencia y solo en verano, el enfriamiento de las aguas producido por la enorme masa congelada que se acerca, es un aviso, tardío muchas veces. Pero si el termómetro está muy bajo, entonces nada hace sospechar el peligro”.

El cronista explica luego como se pesca, como se colocan los aparejos.

Una vez que el capitán ha consultado su libro de pesca – un verdadero breviario que se trasmite de padres a hijos y cuyos secretos no salen jamás de la familia – si cree que ha llegado a un buen lugar, fondea.

En seguida se echan las barcas a la mar; cada barca solo va montada por dos tripulantes, el patrón y el proel. Primero hace falta pescar el cebo o carnada, que se encuentra en aquellas mismas aguas. Después se procede a anclar los aparejos y las barcas vuelven a echarse al mar. Se alejan de las goletas a fuerza de remo y, cuando se está a dos o tres millas de distancia, se empieza a tender las cuerdas. No es leve este trabajo. Cada barca lleva veintiocho piezas de cordel, de ciento treinta metros, que hace un total de dos mil anzuelos. En

los chicotes de cada cordel van fijos un ancla y una boya. En ancla debe descansar en fondos de sesenta a noventa metros.

Cuando se acaba esta operación se regresa al navío y se duerme. Pues apenas amanezca hace falta volver a las barcas, a fin de levantar los aparejos.

Algunas veces se recogen dos o trescientos abadejos por barca. Esto suele ser una buena pesca. ¡Pero a qué precio!

Se lucha siempre con la maldita bruma, la mayor enemiga del pescador. En ocasiones la bruma cubre el banco durante dos meses consecutivos. Muchos pescadores se pierden en ella; muchos desaparecen para siempre...

Además de los hielos flotantes existe el peligro de los trasatlánticos, cuya ruta habitual corta estas aguas.

Cuando los pescadores están más ocupados levantando los aparejos, surge una masa negra que se echa encima con increíble rapidez. Es la proa de un paquebot. No es raro el caso de barcas zozobradas y de hombres ahogados.

Todo esto produce un gasto espantoso de personal. Muchos mueren de accidentes, otros de fatiga. Ya hemos dicho que hay que alejarse de los navíos dos o tres millas, en débiles barcas, con mares gruesas y a fuerza de remo.

– ¡Es espantoso!, comentaba el viejo pescador “malouino” que hablaba con el cronista del “Quotidien”

Los americanos han hecho por su parte, todo lo posible por mejorar las condiciones de trabajo. Y algo han logrado. Emplean hermosas goletas de mucho andar, verdaderos “yachts”, que pueden llegar sobre los mismos bancos sin necesidad de emplear barcas. Además existe “L’Oeuvre de mer”, institución benéfica que trabaja mucho por los pescadores. Cuenta con un navío-hospital, que cruza todos los años sobre los bancos, y por medio de radio comunica con los pescadores, transmitiendo las noticias al armador, que a su vez las hace llegar a las familias de los tripulantes.

Pero de todos modos – termina la crónica – queda el principal enemigo por vencer: el mar. Y el mar en Terranova es una cosa terrible.”

Creemos interesantes estos detalles ahora que se trata de llevar a Terranova a nuestros pescadores. Indudablemente habrá que vencer muchos obstáculos y estudiar el problema muy detenidamente. La selección y la preparación del personal han de entrar en el nuevo negocio, como factores principales.

49.- Apuntes santanderinos

Mijares, salvador del género humano

Diario La Atalaya 20 de mayo de 1924

Ha estado a vernos Mijares. ¿Quién no le conoce en Santander? Mijares, que bajo su remoquete popularísimo oculta su verdadera filiación patronímica – Demetrio Ojeda, para lo que ustedes gusten mandar – está un poco cariacontecido y cejijunto con sus paisanos. Y no es para menos.



*Demetrio Ojeda "Mijares".
El Cantábrico 11 de octubre de 1924*

Mijares ha dedicado toda su vida a salvar al prójimo. Espiaba desde la cuna en sus semejantes, el signo aciago que había de conducirles algún día ante las ruedas de una locomotora o las aguas procelosas de la bahía, y desde aquel momento, Mijares se convertía en el ángel de la guarda de los predestinados. Así que apenas surgido el chapuzón o el momento inminente de la desgracia, bajo cualesquiera de sus formas, Mijares estaba allí, en el agua o sobre la vía, disputando a la muerte su presa. En algunas ocasiones era tanta su diligencia, que se arrojaba al agua antes que el suicida, y una vez en el líquido elemento: – *¿Pero qué hace usted que no se tira? ¿No ve que estoy aquí esperándole? ¡A ver si quiere usted que coja un reuma!*

De esta manera Mijares ha salvado 24 vidas. Si eso lo hubiera hecho en Checo-Slovaquia, a estas horas el hombre habría asegurado su porvenir y se pasaría la vida sentado en una “chaise longue”, como un ex senador, y fumándose un magnífico habano.

Pero Mijares, vulgo Demetrio Ojeda, ha nacido en Santander, tierra donde la ingratitud se cosecha a brazadas. Los mismos que le deben la vida, le ven en la calle y se permiten bromas acerca de su indumentaria.

De toda esa copiosa labor de salvamento, Mijares ha sacado en limpio dos modestas medallas de salvamento de náufragos, ni más ni menos que esos señores que escriben artículos y sonetos en “La Voz del cabo de Mar”, y que son por lo regular, quienes cosechan, sin mojarse la ropa, tan apreciables recompensas.

El expediente que se instruyó para conceder a nuestro bravo convecino la Cruz de Beneficencia no marcha. Está instruido, tan instruido como una señorita de la Normal, pero no pasa de la instrucción. Mijares ve sucederse Gobiernos a Gobiernos, pero el ansiado galardón no llega. Y el hombre está ya descorazonado.

Mijares, que en los breves ratos que le dejan libres los salvamentos se dedica a soplar – en el buen sentido de la palabra, pues es corneta de los Bomberos Voluntarios –, no sabe ya a quien acudir. Quiere que se le haga justicia, justicia pura y estricta, que no es, ciertamente, mucho pedir.

Nosotros creemos – bromas a un lado – que ha llegado la hora de hacer justicia a este hombre. Si no se le concede la Cruz de Beneficencia, Santander debe ofrendarle una medalla de la ciudad. Una medalla costeadada con la calderilla de los vecinos. Esa calderilla se enviaría a la fundición, y con ella podría acuñarse una medalla del tamaño de un huevo.

Sobre ella escribiría un lapidario:

“A Mijares, las posibles víctimas de los tranvías, automóviles y los baches de la vía pública. Es decir todo el vecindario”.

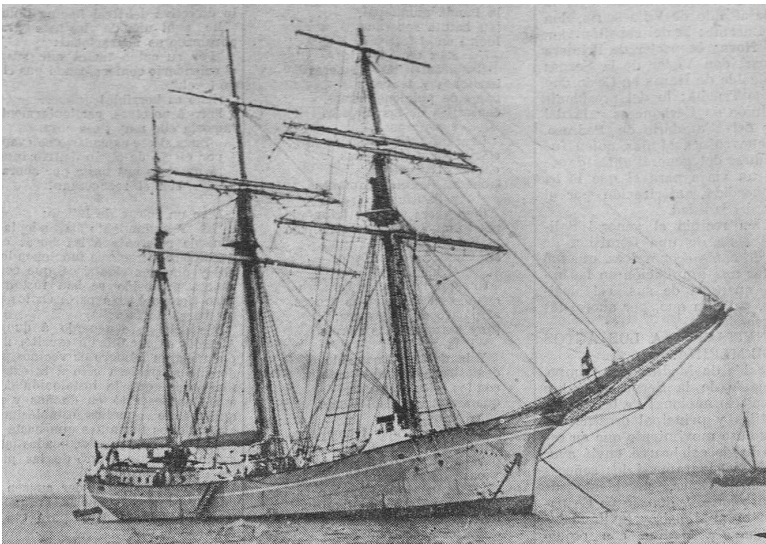
PICK

50.- Salutación a los marinos alemanes

Diario La Atalaya 29 de mayo de 1924

Anclada en nuestra bahía la *Niobe*, escuela de guardias marinas alemanes, ondea en su mesana el nuevo pabellón del Reich. Es el primer barco de guerra tudesco que visita nuestras aguas después de la gran epopeya de 1914-1918. Los últimos marinos del Káiser que vimos, fueron aquellos tripulantes del submarino que llegó en el verano de 1918 inutilizado, a refugiarse en nuestro puerto.

Los tripulantes de la *Niobe* hallan ya aplacadas las pasiones que en aquella época dividían a los españoles en dos fieros bandos. Ya no hay ni francófilos ni germanófilos. Solo hay un vecindario cortés, que acogerá hospitalariamente a unos navegantes que traen la representación de un gran país.



Bergantin goleta Niobe en Santander.

El Cantabrico 29 de mayo 1924

Por eso mismo que las pasiones están ya aplacadas, se puede hablar de ciertas cosas, y al saludar a los marinos alemanes, recordemos todo lo que representan y la página heroica escrita por ellos en la gran guerra.

Frente a todas las escuadras del mundo, por lo menos frente a las más considerables – Inglaterra, los Estados Unidos, Japón, Italia, Francia – la Marina alemana sostuvo su pabellón en el mar, no solo con sus admirables submarinos y con sus cruceros piratas, sino con sus barcos de línea en el épico día de



John Jellicoe Almirante de la Royal Navy.

Wikipedia

Jutlandia. Todo el día sostuvo la acción la flota alemana contra la formidable “great fleet”, que acaudillaba Jellicoe.

Mucho se ha hablado de ese combate y mucho se ha discutido. Hoy puede asegurarse que constituyó una victoria moral enorme y en ciertos aspectos material para los barcos alemanes, los primeros que desde Trafalgar se atrevieron a sostener en alta mar el choque del coloso, sin ser destruidos.

Lord Jellicoe, en su interesantísima obra “The great fleet”, rinde un tributo de enemigo caballeresco a la destreza y al valor con que los alemanes se condujeron en esa batallas:

“La artillería alemana fue siempre bien dirigida – dice – y sus artilleros encontraban blanco con gran rapidez – “found the range of a target with great rapidity” – y en otro párrafo: “No hay duda que la organización alemana para la lucha de noche era verdaderamente extraordinaria. En primer lugar, las granadas-estrella que desconocíamos nosotros, les fueron muy útiles, pues les permitían localizar a nuestros destroyers sin revelar su propia situación; en segundo lugar sus reflectores, mucho más poderosos que los nuestros, y luego su control de los reflectores y cañones, que alumbraban y acribillaban rápidamente a cualquier buque. También parece que un sistema nuevo de dirección de fuego había sido aplicado a los cañones de su armamento secundario”.

En el prólogo de esa misma obra, Jellicoe reconoce la excelencia de la armada alemana y el alto valor de sus tripulaciones. “Ningún marino inglés negó esto nunca”, afirma justiciero.

Pero no fue solo aquella batalla memorable la mayor de los tiempos modernos: fue la guerra con sus dramáticos episodios; fueron los cruceros corsarios *Emden* y *Karlsruhe* batiendo los grandes océanos; fueron los verdaderos corsarios aquellos barcos mercantes que llevaban ocultos sus cañones, el *Wolf* y el *Moewe*, que dieron la vuelta al mundo; fue la escuadra de cruceros de Von Spee que atraviesa el océano Pacífico, deshace, en las costas de Chile, a una escuadra inglesa y sucumbe gloriosamente en las islas Falkland, hundiéndose con sus tripulaciones formadas, mientras las charangas entonaban el himno alemán; fue la pléyade de los submarinos – el *U-9* – de Weddewigen, que vuela tres acorazados y se hunde meses después con toda su gente; fue el raid del *Goeben* y el *Breslau*, cruzando el Mediterráneo, sembrado de escuadras enemigas, y ganando Constantinopla; fue la revelación de los submarinos de “long course”, que llevan la guerra a los mares distantes, a los Dardanelos y a América; es toda la epopeya sin ejemplo y sin nombre...

El explicable encono de la lucha en que tan crueles golpes se recibían, hizo que a estos héroes de epopeya se les llamaba “bandidos y piratas”. Aquellos días pasaron ya. La Historia hace justicia, y sobre las tumbas movedizas en que duermen su último sueño las tripulaciones de los cientos de submarinos destruidos, la Posteridad canta su gloria.

A los jóvenes guardias marinas de la *Niobe*, plantel de héroes futuros, brindamos este recuerdo emocionado. Al saludarles, saludamos en ellos a los tenaces luchadores de Jutlandia y Falkland; a los corsarios del *Moeve* y del *Emden*; a los compañeros de heroísmo y martirio de Weddigen...

PICK

51.- La mayor batalla naval del mundo

El aniversario del Jutlandia

Diario La Atalaya 31 de mayo de 1924

Los tripulantes de la *Niobe*, los niños de la escuela alemana recién fundada en Santander y la colonia local del Reich, celebrarán hoy, 31 de mayo, el octavo aniversario de la batalla naval de Jutlandia.

La *Niobe* se engalanará; los niños visitarán el barco-escuela y saludarán en sus tripulantes a los gloriosos luchadores. Los alemanes de Santander beberán un vaso de cerveza juntos por la patria distante.

Fue hace ocho años

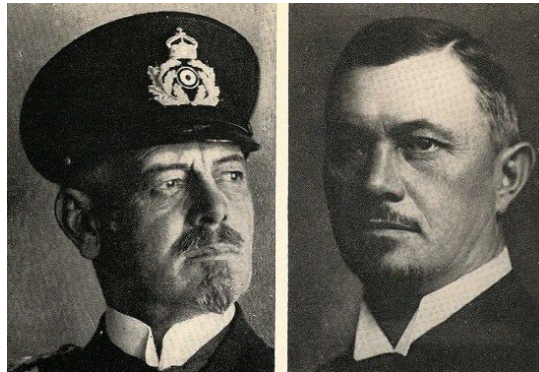
Rudyard Kipling, que escribió un maravilloso canto a la batalla, decía muy justamente: *Estamos demasiado cerca del gigantesco lienzo para apreciar el valor del cuadro... Nuestros hijos, a través de muchos años de distancia, podrán apreciar sus verdaderas perspectivas y proporciones.*

La batalla de Jutlandia puede muy bien considerarse como la batalla de los gigantes. Todo el poder marítimo de Inglaterra luchó en ella frente a todas las fuerzas navales de Alemania. Nunca se había visto, ni aún en los tiempos de Jerjes, a pesar de la inmensa multitud de sus naves, tal alarde de fuerza sobre las aguas: los ingleses tenían 25 acorazados modernos, 10 antiguos, 10 cruceros de batalla, 25 cruceros ligeros y 66 destroyers, además de una infinidad de buques auxiliares.

Enfrente de esta fuerza considerable – dice el teniente de navío de la escuadra francesa Jacques Amet, en su excelente obra “Le Jutland – los alemanes *“hacían una pobre figura”*.

Solo oponían seis acorazados del tipo “Posen”; cuatro, tipo “Nasau”; cuatro, tipo “Heligoland”; cinco, tipo “Kaiser” y cuatro tipo “Koning”. En junto, veintitrés navíos de línea, viejos muchos de ellos, frente a los treinta y cinco ingleses.

Frente a los magníficos cruceros rápidos británicos, los alemanes solo contaban con cinco similares. La misma desproporción se mantenía respecto a las demás unidades.



*Franz Von Hipper y Reinhard Scheer.
Almirantes de la marina imperial alemana.
Archivos de la historia Jhipperscheer*

Prácticamente – dice el marino francés – la flota inglesa era dos veces superior a la flota alemana.

En lo que había equilibrio era en los jefes. A la destreza y a la juventud de Jellicoe, se oponía la pericia y la juventud de Von Scheer, que acababa de tomar el mando de la flota. Y a la intrepidez de Beatty, jefe de la escuadra inglesa de cruceros, el ardimiento de Von Hipper, jefe de las unidades similares alemanas.

De Von Hipper dice el comentarista francés *que era un jefe reflexivo, valeroso, que poseía una juventud y un ardor iguales a los de Beatty; amado de sus hombres, a los que sabía comunicar el entusiasmo que le animaba. Era un adversario terrible para el marino inglés.*

La característica de los grandes combates navales modernos había sido la abrumadora superioridad que, desde el principio de la batalla, adquiría el más fuerte, impidiendo a los débiles defenderse: tal fue el caso de Tsushima, de Cavite y de Santiago. Las bajas rusas y españolas se contaron, en esos combates, por millares y centenares, mientras que las japonesas y americanas no pasaron de una centena.

Jutlandia fue el primer combate en que los débiles devolvieron golpe por golpe, infligiendo al poderoso adversario pérdidas más considerables que las suyas.

Inglaterra pregonaba desde el principio de la guerra, que tan pronto como la escuadra alemana saliese a alta mar, quedaría destruida. Von Scheer salió con sus barcos. Toda una tarde y toda una noche se batió con el total de las

fuerzas inglesas y pudo volver a sus bases sin ser inquietado, a pesar de la superioridad de marcha de sus adversarios.

No fue, pues, la suya una huida que hubiera sido imposible. Fue un final de acción, tácitamente convenido entre unos y otros, después de una lucha gloriosa.

Así terminó – dice Jadet – sin resultados positivos, el mayor combate naval de la Historia; grandioso por las fuerzas que en él tomaron parte, por las pérdidas que unos y otros sufrieron y por las consecuencias que hubiese tenido la victoria, de haber favorecido a alguno de los dos contendientes. Unos y otros lucharon con enorme entusiasmo. Sobre las drizas del buque almirante inglés ondeaba la señal “Recordaros de nuestro glorioso 1 de junio – el 1 de junio de 1794 en que la escuadra de Lord Howe derrotó a los franceses ante Brest – y vengad a Bélgica.

En realidad, bajo el nombre de batalla de Jutlandia se engloban dos batallas completamente distintas: una la librada desde las dos y diez de la tarde, en que el aviso *Galatea*, de la escuadra de cruceros de Beatty, divisó los primeros destroyers alemanes de Von Hipper y cambió con ellos los primeros tiros, hasta las seis de la tarde, en que la “great fleet”, mandada en persona por Jellicoe, llegó al teatro de la lucha y echó todo el inmenso poder de Inglaterra en la balanza.

La primera lucha de cruceros y destroyers fue una indudable victoria alemana. Las fuerzas en presencia, eran desiguales también. Al *Lyon*, al *Princess Royal*, al *Tiger*, al *Queen Mary*, al *New Zeland*, al *Indefatigable*; a los cuatro acorazados *Barham*, *Valiant*, *Malaya* y *Warspite*; a los cuatro cruceros avisos y a los veintinueve destroyers que formaban la fuerza de Lord Beatty, el jefe alemán solo oponía cinco cruceros de batalla, el *Lutzow*, el *Derfflinger*, el *Seydelitz*, el *Molke* y el *Von der Tann*, cuatro cruceros ligeros y veinte destroyers. Sin embargo, Von Hipper venció plenamente en esta primera parte de la batalla: los ingleses perdieron los grandes cruceros *Indefatigable* y *Queen Mary*; tuvieron serias averías en el *Tiger* y en el *Lyon*; y el acorazado *Warspite* tuvo que abandonar el combate y ser remolcado a Inglaterra. Prescindimos de las pérdidas en destroyers y torpederos.

Los alemanes sufrieron serias averías en el *Lutzow*, que se hundió al día siguiente cuando era remolcado a Alemania, y perdieron el aviso *Wiesbaden*. La llegada de Jellicoe a las seis de la tarde y la nueva batalla que empezó entonces, evitaron la destrucción total de la escuadra de Beatty.

La segunda batalla fue más desigual para los alemanes, y no menos gloriosa para ellos: causaron a los ingleses nuevas terribles pérdidas: otros cuatro acorazados, el *Invincible*, el *Black Prince*, el *Defence* y el *Warrior*, en los que murieron dos almirantes, Hood y Arbuthnot; y ocho grandes destroyers y les averiaron seriamente los acorazados *Marlborough* y el *Malaya*. Ellos perdieron además del *Lutzow*, herido de muerte en la primera fase, el acorazado *Pomern* y los cruceros ligeros *Wiesbaden*, *Elbing*, *Rostock* y *Franenlab*, más cinco destroyers.

En total, los ingleses tuvieron seis mil catorce muertos, entre ellos dos almirantes; seiscientos setenta y cuatro heridos y perdieron ciento catorce mil seiscientas toneladas. Las pérdidas de los alemanes fueron mil novecientos ochenta y un muertos y sesenta mil novecientos treinta toneladas..

El porcentaje, por lo tanto, dice el escritor francés, es favorable a los alemanes, que “libraron un glorioso asalto contra la muralla de acorazados británicos, asalto glorioso para ellos, sin duda alguna”.

Pero la confesión de la enorme victoria moral alemana, sin precedente hasta entonces en los fastos marítimos, la hace el generalísimo Jellicoe en su obra “The great fleet”:

Yo pensé – dice – en los peligros a que me expondría, aventurando al albur del combate, la suerte de mi patria, porque nuestra flota era el único factor de la existencia del Imperio y de sus aliados. Si hubiéramos perdido nuestra flota, no contaríamos con otro recurso para reemplazarla, y si sufríamos un desastre, nuestra superioridad desaparecería.

Esta efemérides es la que los alemanes celebrarán hoy. Para celebrarla no tienen más que apoyarse en los mismos textos de sus adversarios. Aparte de los que hemos transcrito, al fin de sus ágapes podrían leer hoy el párrafo con que el teniente Amet, de la Armada francesa, termina su libro “Le Jutland”: *Los radiogramas británicos se equivocan al celebrar la batalla de Jutlandia como uno de los hechos brillantes de su historia. Tales hipérboles, que pueden ser necesarias durante la guerra, carecen hoy de valor. La historia marítima inglesa está llena de bastantes victorias para que necesiten considerar como tal a la de Jutlandia. La Marina del Reino Unido sabe de sobra lo que significa un día glorioso. El 31 de mayo, aunque haya marcado la última tentativa de la flota alemana, no puede considerarse como uno de esos días, pues los ingleses dejaron a sus enemigos volver casi intactos a sus puertos...*

52.- A bordo de la Niobe

Como se forja la espada heroica

Diario La Atalaya 4 de junio de 1924

A bordo de la *Niobe* fue ayer fiesta. Se abrieron sus portalones de par en par y el buen pueblo santanderino, prendido en la red de simpatía que esos mozallones tan hombres y tan niños a un mismo tiempo fueron tendiendo a su paso por plazas y por calles, llenó el barco-escuela en una visita colectiva y cordial de adiós.

A nosotros nos había invitado, considerándonos alemanes honorarios, Herman Ruecker, ese alemán tan alemán y ya tan español, que en Santander es por sí solo una colonia teutónica y que en Alemania es la voz que pregona el amor y la amistad a España.

Con Herman y nosotros, fueron a la Niobe unos amigos cariñosos, José María Cossío y Fernando Barreda, deseosos de sorprender el animado cuadro navegante sobre la cubierta del navío, símbolo en que Alemania forja las espadas heroicas de sus futuros capitanes.

El pequeño navío, el que Germania confía el grano fecundo que ha de granar en las besanas de la historia, se ofreció a nuestros ojos como un ejemplo vivo de la inmortalidad de los pueblos que no se resignan a morir; parecía, meciéndose sobre las aguas claras del puerto, una cuna, con un nuevo Moisés recién nacido, entregado al ocaso por la fe en el porvenir, de una tribu en desgracia.

No son los actuales momentos de esplendores ni de pompas magnéticas para el pueblo, que lleva clavadas en el pecho las cláusulas del Tratado de Versalles. Todo en la goleta indica sacrificio, abnegación, adversidad... Pero denuncia al mismo tiempo un propósito firme de renacer, una voluntad de volverse a vestir las galas de acero de los blindajes de los navíos de Jutlandia.

Esos marineros, esos guardias marinas con sus rostros de niños y sus cuerpos atléticos, representan la voluntad firme de vivir. Como en los días siguiente a Jena, cuando la voz de Fitché predicó sobre las ruinas de la patria el evangelio del deber, estos muchachos, que acaban de dejar el regazo materno y que hacen su primera escapada al mundo en el barco pequeño, sueñan con

la gran escuadra y en el hogar de la patria vencida, planean el alzamiento de otra Germania grande.

Una alegría jocunda, una alegría de esperanza, luz de un sol que nace después de un ocaso sangriento, reina en los compartimentos de la marinería. La disciplina y la limpieza, manifestaciones de la fuerza, marcan las tablas y los hierros como divisas nacionales. A pesar de que por la pequeñez de la *Niobe*, la gente se recoge hacinada, nada da la idea de hacinamiento. En espacios inverosímiles, la apariencia es de holgura. No hay esa sombría tristeza del rebaño. Todos los muchachos parecen estar allí por su voluntad; en estos rostros jóvenes, plenos de vida, no han puesto aún la huella, ni el cansancio, ni el dolor.

El comandante nos recibe en su cámara – una cámara sobria de capitán mercante de un velero de armadores pobres – allí no hay más que lo indispensable: una mesa, libros, una litografía de veleros que ciñen el viento, una fotografía del exkromprintz con unas líneas autógrafas marginales, prendas del uniforme sobre las butacas y unos frascos de licores que se nos brindan amistosamente.

El comandante es un hombre joven, anguloso, sin más carne que la precisa para que los huesos no desgasten la ropa y con una tez curtida por la cellisca y el salitre del mar. Es el tipo de marino estilizado: nosotros recordamos un grabado en madera, de Francisco Cossío, en que se interpreta un marino de guerra así. Es al mismo tiempo la llaneza y la jovialidad. Nada de empaque solemne ni jerárquico. Los oficiales le hablan como a un camarada en una “brasserie”. Pero cuando llegan en actos oficiales se cuadran, convirtiéndose en hombres estatuas, en un gesto rígido, que no hemos visto nunca en la milicia de ningún rey.

Como todos los oficiales de la goleta, este comandante tripuló los buques de su patria en la gran guerra. No habla apenas de ello: el deber no es en él trompetería jactanciosa. Nos dice tan solo, en un vuelo de la conversación, que guerreó en aguas de Rusia. Nos muestra algunos curiosos recuerdos de su paso por allí. Sin que él nos la muestre, descubrimos sobre su uniforme la cruz de Hierro. Y eso es todo.

En cambio habla alegremente, jovialmente, en un castellano chapurreado y pintoresco, de sus lejanos pasos por España. Hace veinte años estuvo en Santander en un barco español, el *Bazán*. Como turista pasó quince días en Valladolid. Y esa documentación sumaria le bastó para aprender el español de modo que se hace perfectamente comprender.

El secreto de esa facilidad nos le explicamos, cuando nos dice que en las aulas germánicas, él, que no pensaba ser doctor ni humanista, cursó “nueve años de latín”. En Alemania se cimienta como si todas las nuevas vidas hubieran de ser catedrales. No importa que sobre el cimiento gigantesco se alce la humildad de una cabaña. El cimiento está hecho y toda cabaña es susceptible de transformarse en catedral cuando llega la hora de las grandes edificaciones. El latín, el griego, las humanidades, son el gran cimiento de estas generaciones de marinos, de contra maestros de fábrica, de viajantes de comercio... En la educación náutica de estos mozos ocurre algo semejante: destinados a tripular los grandiosos “dreadnoughts”; las raudas aeronaves; los paquebotos de turbinas, empiezan templando sus ánimos y endureciendo sus músculos en las añejas disciplinas de la navegación a vela. La navegación a vela es, en la formación del hombre de mar, lo que el latín para los viajantes de comercio. Para los hombres frívolos no sirve de nada. Pero un viajante con nueve años de latín, aprende un idioma extranjero en quince días y conquista los mercados del mundo; un guardia marino alemán que se haya balanceado sobre las jarcias de la *Niobe*, queda ya como ungido por el mar y ninguna de sus empresas ha de serle imposible.

La cuna de Moisés sobre el Nilo, se nos antoja esta goleta que lleva sobre el agua a unos niños predestinados. Así, con el latín y con la gimnasia de las jarcias, adiestra Alemania a sus marinos. Así se forjan las espadas heroicas. Es la misma forja que a raíz de Jena, fundió los sables de los húsares de Blucher que habían de vencer en Waterloo. La fórmula es esta: latín y barco de vela. Así son posibles los grandes cancilleres y los almirantes de las grandes flotas.

PICK

53.- La supresión de nuestra escuela de Náutica

Diario La Atalaya 5 de junio de 1924

Como no se puede protestar, nos limitaremos a consignar nuestro dolor. La Escuela de Náutica de Santander ha sido suprimida. Una tradición de más de un siglo, colocaba a ese establecimiento, tan santanderino a la cabeza de los de su clase de España. Eso en antigüedad. Por sus frutos, por el provecho que de él se sacaba, era, indudablemente, también de los primeros. La Náutica, era algo tan consustancial con Santander, como las Humanidades con Salamanca.

Databa la vida de la Escuela desde los tiempos del Consulado de Comercio, que la creó. Los Estudios de Náutica eran la salida natural de los hijos de familias modestas, que querían elevarse con su estudio y con sus esfuerzos. Durante años y años nuestra Escuela de Náutica proporcionó a la navegación española los más acreditados capitanes de barco.

La lista de marinos ilustres sería interminable: Lastra, Cimiano, Baldomero Iglesias, Casquero, Fernando Gutiérrez Cueto, Zulaica, Gonzalo Abad, los Manchegos, Norberto Iglesias, Quintana, San Emeterio, don Juan el Sordo, Gonzalo Lavín y tantos otros, dignos, unos por su pericia y otros por la abnegación con que ofrendaron su vida en los dramas del mar, de la admiración de sus coterráneos. Hoy, todavía esa tradición gloriosa se conserva y de la Escuela de Náutica de Santander procede el primer jefe que tuvo la armada nacional de Cuba, el comandante Rodolfo Villegas. De nuestra escuela es también uno de los más prestigiosos capitanes de la Trasatlántica Española y a quién ésta Empresa ha confiado el mejor de sus barcos: Eduardo Fano, el del récord de velocidad "Cristóbal Colón".

Comprenderíamos, aún sintiéndolo, que las necesidades de la Economía Nacional obligasen a suspender cualquiera de los centros docentes que afortunadamente poseemos. ¡Pero la Escuela de Náutica! Es una herida que Santander recibe en el corazón y de la que no sanará nunca. ¿Qué diría Pereda si viviera hoy? Ya no habrá pilotos ni capitanes de la hornada gloriosa. Ahora tendrán que ir a estudiar a Bilbao, ¡los contemporáneos de Pereda volverían avergonzados a sus tumbas si un milagro de Dios les resucitara!, es decir, irán

unos pocos, los privilegiados, pues el más numeroso núcleo estudiantil, la verdadera cantera de nuestros marinos, los hijos de los menestrales y de los empleados modestos, los hijos de los labradores de la provincia, esos verán cerrárseles las puertas. Tendrán que renunciar a ser marinos y acogerse, por dificultades económicas, a un oficio manual.

Dentro de unos cuantos años, cuando unas generaciones desaparezcan, no habrá ya capitanes y pilotos de Santander. Quedará alguno suelto que no se sentirá unido a nuestra tierra por la tradición de la Escuela, que era el lazo sentimental que aquí les ataba: será un marino más de Bilbao, aunque su fe de bautismo le proclame paisano nuestro.

Nosotros ignoramos lo que harán la Cámara de Comercio, el Círculo Mercantil, el Real Club de Regatas, las entidades que, por su historia ó por los intereses que representan, están en el deber de reaccionar ante este golpe, usando todos los recursos que la legalidad conceda. Porque nos tememos que no se trata de un hecho aislado. La acción absorbente de Bilbao, mina ya por la base nuestra preponderancia marítima de siglos. Se tiende a anular a Santander como puerto, y tememos que se esté cerca de conseguirlo.

Hemos dicho que la Escuela de Náutica de Santander era una de las más antiguas de España, quizás pudiéramos decir que la más antigua, pero no lo hacemos mientras no tengamos la seguridad absoluta. De su antigüedad da idea la curiosa “Guía Manual de Santander”, publicada en el año 1793 por don Pedro García Diego, que la dedica al Real Consulado de dicha ciudad y provincia. En esa guía, amén de otras interesantísimas noticias de la vida local de entonces, se consigna cómo ya existía la Escuela de Náutica, que había sido creada por Real orden de 25 de agosto de 1790, bajo la protección real, enseñándose las asignaturas de Aritmética, Geometría elemental y práctica, Trigonometría, principios de Astronomía, resolución de problemas, demostración de globos y sistemas, Geografía, Navegación y dibujo náutico.

Tanta importancia concedían los gobernantes de aquella época, a éstas enseñanzas que, por Real orden de 18 de octubre de 1792 se mandó que los buques mercantes que se habilitasen en el puerto de Santander para viajes de travesía u otros de la costa, que no fuesen de cabotaje, llevasen un discípulo de estas Escuelas por cada 150 toneladas. La dirección corría a cargo de dos maestros nombrados por el consulado. Son, pues, ciento treinta y cuatro años los que cuenta de existencia, lo que representa una tradición docente que muy pocos centros de su índole podrán aventajar.

En el año 1800 existían en España trece Escuelas de Náutica, con unos nueve ó diez profesores por Escuela. La de Santander fue siempre considerada como de primera clase, como lo prueba el hecho de que en 1840 al hacerse cargo de estas enseñanzas el ministerio de Fomento, se asignaron a la de Santander las de construcción naval, privilegio de que solo disfrutaban tres Escuelas españolas.

No es cierto que la Escuela de Santander carezca de alumnos; siempre fue una de las que más contingente de alumnos dieron, y en el curso último figuraron 151 en sus matrículas, con 670 inscripciones, habiendo terminado la carrera 26 muchachos. Las comparaciones son instructivas: Barcelona, a pesar de su enorme población, más de diez veces mayor que la nuestra, solo usó 178 alumnos frente a los 151 santanderinos.

Para Santander el problema reviste otro aspecto no menos capital; nuestra Escuela era la Escuela de Náutica de Castilla. Aquí venían los estudiantes de Palencia, de Burgos, de Valladolid y aquí se hacían hombres. Esto creaba relaciones y afectos que sostenían la tradición castellana de nuestro puerto. Ahora todo eso irá a Bilbao, como irá también el ferrocarril que nosotros no hemos podido unir al de Ontaneda. Se ve claro, por todos estos abrumadores indicios, que la suerte de Santander está echada y que debemos resignarnos – si no reaccionamos vigorosamente prescindiendo de lo que es secundario para acordarnos solo de Santander – a ser una capital de tercer orden, un puerto de pesca y cabotaje donde solo vengan los pataches de Ribadeo.

No solo consignamos nuestro dolor por un hecho que no podemos discutir, sino por la actitud en que se coloca al comentarle, un estimado colega de la noche La Región, que ayer, en su artículo de fondo, no adopta, a nuestro juicio, la actitud que corresponde a todo buen santanderino ante asunto que tan directamente afecta a Santander.

Dice el colega que “el escaso número de alumnos es una de las determinantes de la desaparición de la Escuela”. La Región en eso está mal informada, como hemos demostrado la Escuela de Náutica de Santander, albergaba tantos alumnos como la Escuela de Bilbao, que se conserva; casi los mismos, con poca diferencia que Barcelona. Suponemos que cuando La Región conozca todos los detalles rectificará su juicio y se sumará a nuestra campaña, que es la de todos los amantes de Santander sin distinción de clases ni matices. No puede haber compromisos de ningún género que determinen actitudes contrarias.



Placa instalada en la calle Francisco de Quevedo que recuerda el lugar donde estuvo la Escuela de Nautica de Santander

La enseñanza de los 151 alumnos costaba al Estado 40.000 pesetas anuales, de las que hay que deducir 13.000 de ingresos por matrícula, por lo que el gasto queda reducido a 28.000 pesetas.

Nosotros, ya que no podemos protestar, consignamos, respetuosamente, nuestro dolor.

PICK

54.- La última fragata se nos va

Diario La Atalaya 11 de junio de 1924

Se fue la Don Juan; se fue la *Castilla*; se fue la *Flora de Pombo*. De las bellas fragatas labradas en Guarnizo, en que nuestros padres y abuelos dieron la vuelta al mundo como peregrinos trasatlánticos, solo quedaba ya esa bella fragata en miniatura, reproducción de todas las fragatas muertas, urna de sus almas, donde el espíritu navegante y aventurero de la raza parecía esperar el momento de tender el vuelo.



La fragata expuesta actualmente en el Museo Marítimo de Santander

Y la bella fragata minúscula, el precioso juguete, se va también. Su partida próxima e inevitable, tiene la tristeza y la emoción de un símbolo. Con la Escuela de Náutica y con su fragata se va la tradición de los marinos montañeses. Mientras la fragata pudo balancearse sobre sus soportes en el aula de Náutica, el espíritu viejo y tradicional de la ciudad estaba vivo. En torno a ella se iban reuniendo un año y otro las juventudes afanosas. No sólo era una lección de Náutica la que allí se daba, sino que era también la idea de la armonía y la belleza, lo que entraba por primera vez en muchas almas. Las líneas gallardas de aquél casco; la gracia femenina de su arboladura; la red de sus cordajes y sus jarcias; el conjunto armónico y brioso, hacían pensar que el oficio del mar, era también oficio de artistas, y que era un arte incomparable, aquel que había producido esas naves hermosas, que pusieron con sus velas en el Océano, el encanto de un lago poblado de cisnes.

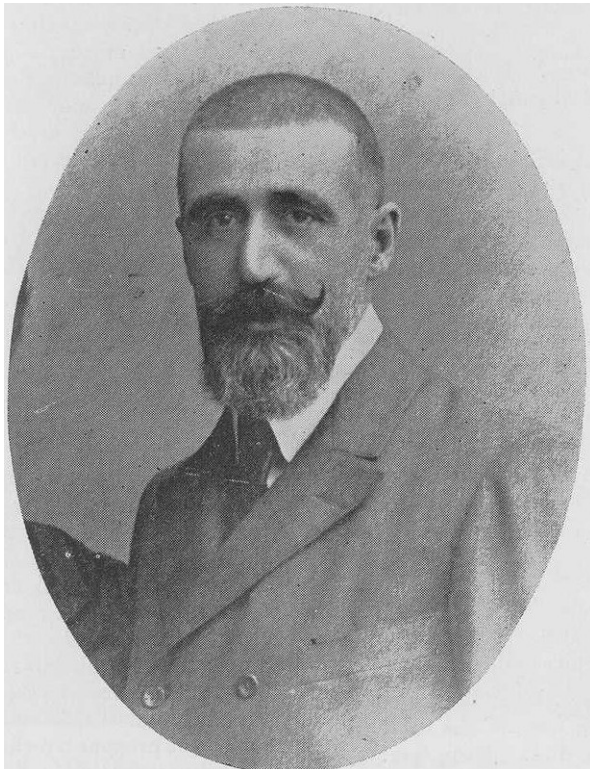
Nosotros, más que la desaparición de la Escuela; más que los perjuicios morales y materiales que causa, sentimos la pérdida de esa fragata, encallada tras de muchos años de vida gloriosa, en los arrecifes traidores de la administración, tan pérfidos y tan crueles como los arrecifes de la mar.

Se hunde la fragata, acostada sobre el banco de papel sellado de un expediente. No muere bajo el viento con las velas rifadas y los masteleros tronchados, como las fragatas cuya historia evoca. Y Santander, que ha llegado a una insensibilidad de tumba, que nada le conmueve y nada le altera; este pueblo que hace perezosamente la digestión de sus comidas dentro de su tonel, y que, menos ambicioso que Diógenes, no reclama ni un poco de sol, verá marchar a la fragata símbolo, sin distender uno solo de sus músculos para retenerla.

Acaso merezcamos que la fragata se nos vaya. El espíritu que encarnaba iba siendo ya un poco extraño a nosotros. De los hombres que la construyeron, no conservamos ni el recuerdo piadoso. Al desaparecer ó transformarse los viejos escritorios del muelle, se arrumbaron en almacenes y desvanes, ó fueron a acrecer el montón de las cosas muertas de las prenderías, las viejas cromotipias que representaban a las fragatas comerciales, y los óleos severos y los daguerrotipos, en que los viejos comerciantes y armadores estaban retratados.. Aquellas fragatas y aquellos hombres de los retratos de los escritorios representaban al viejo Santander. El Santander que robó al mar, en un titánico esfuerzo, toda su actual zona espléndida; el Santander que nos legó la riqueza y el secreto de conquistarla, perdido lamentablemente en nuestras torpes manos.

Perdido todo eso, olvidado ya todo eso ¿qué representaba la fragata del Instituto? Era algo extraño y forastero; algo “demodé”, y era algo peor: era una advertencia molesta y constante de nuestras equivocaciones. Con las bocas de sus escobenes y de sus portas, parecía decirnos que estábamos equivocando el camino, y que las sendas, por donde buscamos la prosperidad, no son las sendas que hicieron a Santander grande. Y matamos a la fragata fríamente, conscientemente, como Dorian Grey clavó su puñal en el retrato que reflejaba su abyección. Solo que, como el héroe de Oscar Wilde, al matar el retrato, nos matamos a nosotros mismos.

Con la Escuela de Náutica y con la fragata que en breve llevarán a Bilbao, se cierra un capítulo de la vida de Santander. ¿Qué capítulo nuevo se iniciará? Nuestros hijos no serán ya navegantes, no sentirán el ansia gloriosa de la



El naviero Adolfo Pardo Gil propietario de la naviera Adolfo Pardo y Compañía.

Revista La Montaña 28 de diciembre 1918

aventura y la peregrinación. Habrá que hacerles hoteleros, profesores de baile, empleados de Kursaal. Es el nuevo horizonte que se abre a la vieja puebla mercantil.

Para estas nuevas orientaciones sobraba la fragata. Consolémonos pensando que los bilbaínos la recogerán amorosamente. Ellos no han roto la tradición paterna. Ellos no se hubiesen resignado a que su escuela naval se suprimiera. ¡Qué esfuerzos hubiera hecho ese pueblo tenaz y admirable para retenerla ó recobrarla! Ellos seguirán dando marinos a España. La fragata símbolo les pertenece.

Nosotros a la nueva vida, a las nuevas orientaciones. A vestir galoneadas casacas y calzón corto y ensayar el oficio de “maitre d’hotel”. ¿Porqué lamentarnos? Si perdimos la Escuela que Carlos IV fundó en 1790, en cambio la magnanimidad de M. Marquet, estableció hace pocos años, en su Casino del Sardinero, una academia de “croupiers” para la juventud marinera. ¡A ver si puede envanecerse Bilbao de una academia semejante!

Envío.- A don Adolfo Pardo:

A usted que amasó en el mar su dinero y no fue ingrato al mar; usted que edificó su palacio a la orilla del mar mismo, para tenerle siempre ante los ojos; a usted que fue un enamorado romántico de esta fragata en miniatura que nos llevan hoy a Bilbao, y que costeó generosamente su reparación cuando los años y el abandono la aquejaban; a usted brindo esta crónica como a uno de los pocos santanderinos actuales que pueden comprenderla. La fragata restaurada por usted, era en cierto modo cosa suya.

Reciba usted, nuestro sentido pésame.

PICK

Nota del recopilador:

Esta fragata actualmente se encuentra expuesta en el Museo Marítimo del Cantábrico de Santander. Curiosamente no tiene nombre. Habíamos indagado sobre ello pero siempre con resultado negativo, hasta que en el mismo ejemplar del diario La Atalaya en que Pick publica este artículo y como continuación del mismo tema, escribe Antonio del Campo, hijo de Antonio del Campo Burgaleta que fue profesor y director de la Escuela de Náutica, un artículo titulado Historial de la Fragata, en el que nos dice que su nombre es Cantabria.

Reproducimos unos párrafos significativos del mismo:

...entre el material figura la famosa fragata Cantabria, aquél hermoso modelo de embarcación, con el cual desde niños nos encariñamos con el pequeño buque que, repetidas veces vimos preparar, en vísperas de apertura de curso, a nuestro inolvidable padre. ¡Con qué cariñosa satisfacción él largaba todo el aparejo e izaba las banderas de la fragata!...

En la Cantabria, bajo la dirección de... aprendimos la asignatura de maniobras...

La fragata Cantabria quedó instalada en el Gabinete de Náutica en....

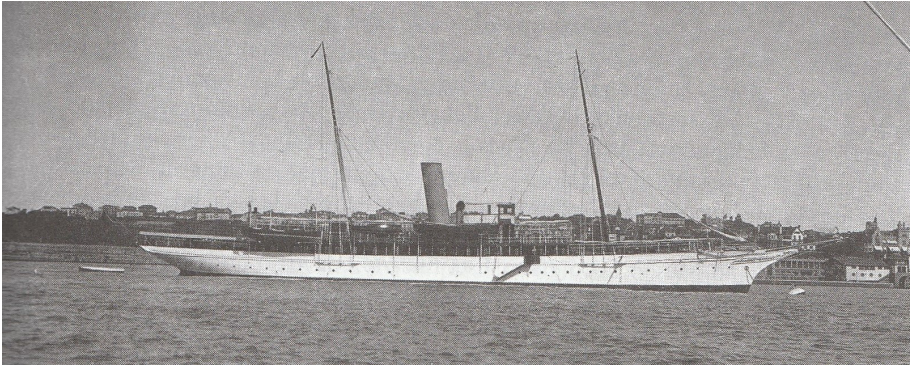
...no solo en los Gabinetes de las Escuelas de Náutica sino que ni en el Museo Naval, si la memoria no nos es infiel, existe un modelo de buque de vela tan completo y acabado como la fragata Cantabria.

...la excelentísima Diputación provincial es la que, en el año 1861, adquirió en siete mil quinientas pesetas la fragata Cantabria con destino a la Escuela de Náutica.

55.- El “Cosme y Jacinta” en Santander

Diario La Atalaya 12 de agosto de 1924

¿Te acuerdas, lector, del *Cosme y Jacinta*? No es un yate de esos de los yachtmén del Sporting que vienen anualmente a Santander, pastoreando el frágil rebaño de los balandros ó que conducen a sus dueños opulentamente, gastando en el viaje miles de duros, a presenciar durante una hora un lance animado de la lidia de toros en nuestra plaza. El *Cosme y Jacinta* no tiene esa aureola ni esa leyenda de frivolidad. Tiene, sin embargo, otra leyenda patética que está fuertemente arraigada en el corazón de los actuales españoles.



Yate Cosme y Jacinta fondeado en la ría de Bilbao en fecha indeterminada.

Archivo Horacio Echevarrieta Gangoiti

No recordamos en qué mes del año 1923 se habló mucho de este yate. Se puede decir que la mirada de toda España estaba fija en él y tras el surco de plata de su estela iban como atraídos por una fuerza irresistible los pensamientos de miles de españoles.

El propietario del *Cosme y Jacinta* es don Horacio Echevarrieta. No es necesario describir al caballero. En posesión, desde su cuna, de una fortuna principesca. Sabe gastarla mejor que muchos príncipes. Todas las grandes obras españolas, las que han hecho pasar a nuestra patria de una condición

medieval de atraso a un rango europeo y de época, tienen la colaboración, moral y material, de Echevarrieta.

Las convicciones políticas que, con el dinero que heredó de su padre y que hidalgamente ha conservado, le han impedido tomar una parte muy activa en la vida oficial española. A lo sumo fue diputado por Bilbao y hasta este mismo cargo, tan halagador y tan buscado, le enojaba en su vida de espléndida modestia. Acabó por renunciar a él. Su palacio de Las Arenas, su yate, las oficinas de sus barcos y de sus Compañías mineras, eran el campo de actividad de este hombre joven y animoso que, a su manera y sin dar demasiada importancia a lo que hacía, venía contribuyendo un año y otro al progreso y a la restauración de España.

Pero 1923 le obligó a salir de este plano. Aquel año – los lectores lo recordarán perfectamente – seguían gimiendo, bajo el cautiverio de Abd el-Krim, unos centenares de pobres españoles, a quienes la patria dolorida no podía socorrer de ningún modo. Vergüenza y baldón era para todos aquél cautiverio. Íbase prolongando ya demasiado para que pudiera esperarse oportuno remedio. Entonces don Horacio Echevarrieta, el dueño del *Cosme y Jacinta*, apareció en escena. Él, que no hubiera aceptado de la política española – porque sus convicciones se lo impedían – un ministerio ó un título nobiliario, que no podía añadir más lustre a su generoso corazón, aceptó el papel de rescatador de cautivos en la España del siglo XX. Fue el fraile mercenario de otros tiempos, sin votos y sin hábitos.

Ab el-Krim, el jefecillo ensoberbecido, dijo que no quería tratar mas que con él, y una buena mañana el *Cosme y Jacinta*, con su costado charolado de blanco, con sus broncees rutilando a la luz del sol bajo el cielo marino, como si saliese a un raid de placer, rubricó el abra de Bilbao con el humo de sus chimeneas y puso proa a la costa africana.

A bordo del *Cosme y Jacinta* iban miembros de la Cruz Roja española e iba su dueño don Horacio Echevarrieta. Los detalles del acto del rescate son bien conocidos. Hubo momentos dramáticos en que pareció que todo iba a perderse. El jefecillo ensoberbecido por una fortuna escandalosa, se creía un Napoleón y nos dictaba leyes.

Quiso suspender el embarque de los rescatados por no poderse satisfacer de momento una exorbitante exigencia suya. Los infelices que en la playa aguardaban temblorosos el momento de recobrar la libertad, debieron sentir nuevo hielo en el alma. Al oír la pretensión rifeña don Horacio Echevarrieta, el propietario del *Cosme y Jacinta*, frustró aquella inútil crueldad y ofreció su

propio cuerpo y su fortuna, como rehén, a los piratas. Así fue como todos los españoles cautivos en Alhucemas recobraron su libertad, algunos para morir al recobrarla, un día memorable de no sabemos qué mes, del año 1923. El episodio parece un capítulo del alguna vieja crónica de los siglos XVI ó XVII, cuando los berberiscos raziaban nuestras costas. A partir de entonces, el *Cosme y Jacinta* es como un símbolo nacional.

No se ha cambiado por el éxito, el señoril apartamento de su propietario. Quiso ofrecérsele entonces un título de nobleza y lo rechazó. Acaso no se le pagó debidamente su generoso esfuerzo. Hubo ingratitudes y deslealtades. Llegó a decirse, por los que tenían la exclusiva del patriotismo, que el acto generoso del hombre bueno era una vergüenza para España. Se le atribuyeron móviles bastardos y las vejaciones no acabaron ahí. El propio sagrario de su casa no se vio libre de la violencia arbitraria y torpemente manejada por hombres ofuscados en un momento de pasión.

Don Horacio Echevarrieta no ha dado nunca importancia a estas cosas. Anda, desde su cuna, por una línea recta y lo que pase a sus lados lo deja atrás sin interrumpir su silenciosa marcha. Lejos de almacenar rencor, esperaba otro momento en que su concurso fuera necesario. Como siempre el *Cosme y Jacinta* tenía presión en las calderas para salir ahumando hacia los rumbos a que la patria le pudiese llevar. Su propietario, que tiene mucho de lord británico, en su flema y en su educación, fumaba su pipa en la toldilla, dialogando con sus amigos. El destierro de Unamuno le sacó breves momentos de su filosófica abstracción. Cumplió sus deberes de amistad, como los cumple siempre... y volvió a borrarse. Esperaba.

El *Cosme y Jacinta*, el bello yate de un blanco charolado y de metales relucientes, está desde ayer al ancla en nuestra bahía. Don Horacio Echevarrieta viene en él. No viene a las regatas, ni viene a los toros. Acaso solo afanes de turista ó de patriota, ¡quién sabe!, le traen a ésta ciudad.

Ayer, los periodistas que hacían información en el Gobierno civil, vieron que en el despacho del general gobernador entraban el presidente del Directorio militar y el propietario del *Cosme y Jacinta*. La puerta se cerró tras ellos como una impenetrable muralla. Horas antes el jefe del Gobierno había facilitado a la prensa una nota en que se decía que el Gobierno estaba dispuesto a resolver el problema marroquí.

En la bahía con presión en sus calderas, seguía ahumando el *Cosme y Jacinta*...

56.- El renacimiento de la afición náutica

¿Qué hace el Club de Regatas?

Diario La Atalaya 6 de septiembre de 1924

Estamos asistiendo en Santander a un bello renacimiento de la afición náutica. La bahía vuelve a estar de moda. Para darse idea de lo que los festejos náuticos interesan a la opinión basta haber asistido a las regatas de traineras, al concurso de waterpolo, a los torneos de natación, a todos los espectáculos que, teniendo por escenario el mar, aquí se han celebrado. El pueblo entero ha acudido a los muelles esos días, sancionando con su presencia el acierto de unas iniciativas felices.

Este éxito corresponde por entero al Club Náutico Montañés. Para muchas personas, el nombre de esta simpática entidad, será desconocido. Es una agrupación de jóvenes que dedican a la náutica y a la bahía, las horas que les deja libres el bregar por el diario pan. No están afincados en suntuosos palacios; no cuentan con miles de socios; no lucen en las paradas oficiales uniformes ostentosos de “yatchmen”. Se reúnen silenciosamente, en plan de peña de amigos, en el velador de un café y así van preparando, de un año para otro, su labor que ha empezado ya a ser fructífera. Pero estos jóvenes, modestos y tenaces, tienen algo mejor que un palacio para casa social y que unos uniformes para los días grandes: tienen juventud, tienen entusiasmo, tienen desinterés. Y con la especulación de estos únicos valores, han conseguido ya un resultado apetecible: ser el centro de la organización náutica de Santander. Otras entidades poderosas aparecen esfumadas y disminuidas al lado suyo.

El pueblo ve con simpatía esa labor de la gente modesta y la compara con las actuaciones de otras entidades que han tenido abandonado el deporte náutico en Santander, justificando el apartamiento del público de estas aficiones. El Real Club de Regatas, por su importancia social y por su historia, estaba llamado a ser el alma de esta organización. No creemos agraviarle si le decimos que ha tenido incumplido ese deber. Había en Santander una tradición de fuertes y vigorosos remeros. Esa tradición se ha ido extinguiendo por falta de estímulos. Hoy, apenas se encuentra en nuestro puerto una tripulación

que haga pensar en nuestra vieja tradición. El Real Club de Regatas ha tenido medios sobrados para mantener viva esta manifestación, genuina y clásica, del viejo deporte montañés. No lo ha hecho, y hoy, el modesto club náutico, disponiendo de unos medios limitadísimos, se dispone a suplir esta omisión. El Real Club de Regatas no ha sido más afortunado en el cultivo de otras manifestaciones del deporte, a que consagró más atención. Nos referimos a las regatas de balandros. De año en año han ido perdiendo importancia estas regatas en nuestro puerto. Hoy, apenas quedan balandristas montañeses. No cabe más desdichada gestión que la de ese Real Club, que no ha sabido justificar sus títulos, infundiendo espíritu náutico en el pueblo.

Cuando una entidad se llama Real Club de Regatas, cuando se tiene una tradición gloriosa y cuando se desciende de aquellos comerciantes que desde sus escritorios del muelle salían a voltejar por la bahía y fundaron con cimientos modestos el hoy poderoso club, no se puede circunscribir la vida social a un salón de tresillo, a otro de billar y a una biblioteca. Hay que honrar la historia y los títulos, con actuaciones constantes y eficaces.

Estos juicios nuestros quizás parecerán duros en demasía. No es nuestro propósito molestar a nadie, y menos al Real Club que por su historia nos merece cariño y respeto. Pero no sabemos decir la verdad de otro modo, y al hablar así creemos interpretar los sentimientos de los aficionados náuticos de Santander.

Ojalá que estas líneas sirvan, no de molestia ni de agravio, sino de estímulo para reavivar los decaídos entusiasmos. Que en los suntuosos salones del Real Club, donde sestean en cómodos divanes caballeros divorciados espiritualmente de la mar, entre un soplo de brisa marina, de iodo tonificante que aviente el polvillo de la polilla y la rutina. Que de ese Real Club salgan nadadores y balandristas y remeros, más que jugadores de mus y carambolas.

Y así los dos clubs, el viejo y poderoso y el naciente y modesto, en noble emulación, podrán infundir en las jóvenes generaciones el espíritu náutico que ha de salvar a la ciudad.

PICK

57.- Hijos de Santander.

El popular “Mijares”.

Diario La Atalaya 28 de noviembre de 1924

– Bueno, “Mijares”, ¿ dónde naciste tú?

Y don Demetrio Ojeda Landeras, caballero de la Cruz de Beneficencia y corneta del Real Cuerpo de Bomberos Voluntarios, nos contesta rápido:

– *En Santander, en la calle del Sol. Allá en el año 1885.*

“Mijares”, como llaman todos los santanderinos a Ojeda, tiene, en efecto, treinta y nueve años. Es un hombre anguloso, de un rostro expresivo, de una rara movilidad; un admirable rostro de “Karikato”. Una calva incipiente da a su cabeza cierto aire de coronilla de tonsura. Con unos hábitos grises o pardos, parecería el lego clásico, pícaro y gracioso, de nuestras viejas zarzuelas de figurón. Su pergeño físico ha contribuido y no poco a su popularidad.

Porque “Mijares” es popular. Acaso no hay actualmente en Santander popularidad superior a la suya. Cuando en el silencio de la noche suena la corneta de los bomberos, tocando a fuego, todos los santanderinos piensan “in mente”:

– *Bien sopla “Mijares”.*

A nadie se le ocurre que pueda haber otros cornetas que este hombre popularísimo, en vela siempre, para acudir en socorro del prójimo.

“Mijares” tiene una personalidad simpática y pintoresca de hombre trabajador y de hombre bueno. De día se le ve en los muelles o en las cubiertas de los barcos, portando sobre los hombros sacos de harina o de cemento o accionando las maquinillas en la descarga del carbón.

De pronto, en los más intenso del trabajo, una voz suena entre los trabajadores:

– *¡En Cueto se ha hundido una casa!*

O bien:

– *En Cuatro Caminos hay un incendio.*

Y “Mijares” deja la maquinilla, deja los sacos, deja el jornal, que es el pan de sus hijos, y corre al hundimiento a al incendio a salvar lo que se pueda, a exponer su vida si llega el caso.

De noche hace guardia en el parque de Bomberos Voluntarios. No ha habido siniestro en Santander, desde hace diez años, de que “Mijares” no haya sido actor o testigo. Unas veces como bombero voluntario, otras como trabajador del muelle, siempre como “amateur” del peligro y como virtuoso de la filantropía, “Mijares” se ha hecho acreedor a más de veinte laureadas.

– *¿Cuántos salvamentos llevas hechos, “Mijares”?*

– *Veintinueve salvamentos, de ellos veintiocho náuticos y uno terrestre* – nos responde con la acreditada sencillez de la codorniz y no dando importancia ni a España ni al Guadiana.

– *Cuéntanos algo de esos salvamentos.*

– *Hay malas lenguas que aseguran que yo tengo un niño apalabrado, al que tiro al agua para sacarle luego. Pero eso es una villanía. Todos los salvados hasta ahora son entes distintos – ¿no se dice entes?, me parece haberlos leído en “Palestra”, porque yo soy deportista – y algunos mayores de edad y con cédula. Ellos pueden hablar; ¡si quisiera hablar el mudo!*

– *Le iba a ser difícil; ¿de qué mudo se trata?*

– *De uno que se cayó hace unos años del vapor Cádiz, en el que yo estaba trabajando. Verle en el agua y ¡zás! Hice un “plongeón”, como ahora se dice, y le saqué a flote. Por cierto que no me dio las gracias*

– *¡Es que era mudo!*

– *Quizás fuera eso. También he hecho una carambola, como los buenos cazadores: sacar de un solo “cole” a dos personas.*

– *¡De esas caen pocas!*

– *Hay que estar de suerte. Fueron el capitán y el cocinero del Cabo de la Plata. Yo creo que estaban algo trompas y por eso cayeron. El capitán me dio un puro de gratificación.*

– *¡No fue mucho...!*

– *¡Para lo que se estila! Hay a quien se le saca del agua, y lo primero que hace es pedir un pitillo al salvador. ¡Usted no sabe lo frescos que son algunos náufragos!*

– *¡Me lo supongo!*

“Mijares” nos cuenta luego que hay siniestrados que se caen al agua de noche y en invierno Le indigna tan poca consideración. Todo el que se caiga al

agua debe caerse al mediodía y en agosto, para no hacer tan penoso el papel de “Mijares”. Pero apostamos a que nadie atiende esta advertencia: la indisciplina es el vicio característico de España.

– Resumiendo, “Mijares”, ¿cuantos salvamentos tienes en tu haber?

– Podría poner “un almacén de salvados” y hacerme rico. ¡Pero no me da por el comercio!



Mijares recibiendo la Medalla de Plata de Salvamento de Náufragos con el uniforme del Real Cuerpo de Bomberos Voluntarios.

Hace diez años se empezó a incoar expediente para conceder a este ciudadano ejemplar la Cruz de Beneficencia. A los diez años, y esta celeridad dice mucho en pro de la burocracia española, se le concedió la merced. ¡Pero entre la insignia y los gastos, tiene nuestro hombre que aflojar seiscientas pesetas! “Mijares” pensó que con una perra gorda que diera cada uno de los salvados habría para los derechos y hasta le sobraría para un traje. Pero la gratitud no es una planta que se da en este clima. Hay socio que le debe la vida y que no piensa pagársela nunca. Y “Mijares” solo ha conseguido reunir unas ciento cincuenta pesetas.

– Con ese dinero – nos dice – solo podré optar a una cruz de madera, como las de los entierros de los pobres.

Y “Mijares” está a punto de quedarse sin cruz. ¡Calculad su tragedia! ¡Veintinueve salvamentos y veinte años de heroísmo urbano!

– *En Santander no se puede ser héroe* – nos dice...

Pero apenas acaba de pronunciar estas palabras pesimistas, en el parque de Bomberos Municipales tocan a fuego. Y “Mijares”, como transfigurado, da fin a la conversación. Como los granaderos napoleónicos, acude a la voz del cañón, aún sabiendo que este nuevo esfuerzo ha de ser tan poco agradecido como los anteriores.

¡Bravo “Mijares”! ¡Corazón de oro, ejemplar ciudadano! Con almas sencillas y heroicas como la tuya, la Historia hila su estambre. Veinte años tocando a fuego en Santander te dan derecho a la gratitud de los que hemos dormido a pierna suelta. Hacen falta muchos pulmones para eso...

PICK

58.- Aire tropical

Diario La Atalaya 3 de mayo de 1925

En los muelles, en menos de doscientos metros de distancia, dos grandes trasatlánticos están amarrados. Traen aún el fuego del Ecuador ardiendo en sus calderas. Un fuerte aroma de flora y de fauna tropical satura el desentumecimiento primaveral de la ciudad norteña. Santander se puebla de tipos exóticos: plantadores negros vestidos de blanco; legionarios negros de la Legión Francesa, de la Martinica; aire trasatlántico, aire navegante. La vida santanderina se entona unos momentos con estos fuertes estimulantes. Las mil rutas marinas, abren su inquieto abanico ante los ojos. Al letargo secular sucede un ansia aventurera. La ciudad cobra un acusado matiz cosmopolita. Por unos momentos pensamos en Liverpool, en Burdeos, en Marsella... Pero ¡ay! Los trasatlánticos se van entre estrepitosos bocinazos. Santander torna a ser Santander.

PICK

59.- Trasatlánticos

Diario La Atalaya 21 de mayo de 1925

Estos vapores que vienen de América, de la América del Centro o de la América del Pacífico, dan al pueblo una animación y un encanto exóticos que no consiguen imprimir los lujosos paquebotes de las líneas de Cuba o Buenos Aires. Cuando estos vapores ingleses o franceses llegan de Costa Firme – de los antiguos Darien y Nombre de Dios – o de Valparaíso, se esparce por toda la ciudad el perfume virgen y selvático de América.

Hay un deleitoso olor a cacao, a mar y arbitrariamente, con arreglo al clima, a algodono, a pulquería. Los tropicales, son verdaderos pasajeros de América. Muchos de ellos ven Europa por primera vez al pisar nuestro puerto, y hay en sus gestos vacilaciones y en sus ojos asombro y curiosidad, Son los que toman por asalto los automóviles, con ansias y con hambre de ver, y lo recorren todo, el Sardinero y los barrios humildes – con preferencia la calle Alta, por el prestigio de “Sotileza” – Son, en fin, los que hacen esas compras absurdas de baratijas, esos costureros de conchas marinas con el letrado inevitable y disparatadamente bilingüe: “souvenir de Santander”. La ciudad se llena durante unas horas de su alegría y de su candor de viajeros neófitos. Animan la ciudad mucho más que los viajeros acaudalados y circunspectos de los vapores de la Habana, acostumbrados a viajar, que no se asombran de nada, que visten como nosotros, que se confunden apenas desembarcados con la población santanderina y que conocen palmo a palmo nuestra ciudad por haberla visitado docenas de veces.

Ayer fue uno de los días pintorescos y coloristas en que hubo vapor de la América, de la verdadera América, que trajo americanos auténticos, no saturados de hábitos europeos. Americanos y americanas de trajes claros, de rutilante pedrería en los dedos, de rostros cobrizos de colonos, que ha charolado el sol. Santander, estos días, vuelve a ser el Santander de las fragatas harineras, el Santander colonial, con olor a cacao fragante, a flora tropical, a viaje largo... Ese Santander cuya visión se va desvaneciendo en nuestra retina.

60.- El ritmo marinero de Inglaterra

Diario La Atalaya 23 de mayo de 1925

Discutiendo con nuestro amigo en la terraza del café, nos dice:

– Lo más admirable de los espectáculos de la Historia, es la seguridad en su destino de Inglaterra. Acaso sea la única nación viva que sabe donde va. A veces parece que se detiene, que se extravía, que retrocede. Son fintas de esgrima para ganar tiempo y seguir adelante Hay una seguridad asombrosa en su timón.

Y nosotros le hemos dicho a nuestro amigo:

– Ese es el ritmo marinero y navegante que imprime calidades a toda su vida civil. La divisa motriz de Inglaterra ha sido cogida a los capitanes de sus “clippers”. La Constitución inglesa está calcada de las “Sailing Directions” (instrucciones para la navegación a vela). En ese Código del mar, y refiriéndose a los barcos que van a doblar el Cabo de Hornos, se dice:

“¡Whatever you do, make westing, make westing!”

(Pase lo que pase, siempre proa al Oeste, siempre al Oeste)

Así han doblado, durante siglos, los marinos ingleses el Cabo de Hornos. Siempre proa al Oeste, pase lo que pase.

Jack London, el gran novelista yanqui, ha hecho sobre esto una de sus mejores obras. A veces un hombre caía al agua. El navío no viraba para recogerle. ¿Qué importa una vida? Lo esencial es navegar al Oeste – ¡make westing! – Así ha realizado Inglaterra sus formidables empresas náuticas.

Y también sus formidables empresas políticas. En la Historia, Inglaterra ha navegado también siempre al Oeste. ¿Sabéis qué es el Oeste en la rosa náutica? Pues la izquierda: esto es, la libertad.

Inglaterra, como los capitanes de sus “clippers”, ha navegado siempre al Oeste. En su Historia no hay una sola regresión. Algunas veces, timoneros torpes – Carlos I, Jacobo II – trataron de alterar el rumbo secular. La nación quita el timón de las manos torpes. Dinastías nuevas, a veces extranjeras, como las de Orange y Hannover, suceden a las que no saben llevar el ritmo marinero y nacional.

Y el barco del gran pueblo sigue avanzando y descubriendo cada día horizontes nuevos. Un intento de fascismo, como el de Italia, provocaría en Inglaterra repulsiones como las que arrojaron a los monarcas desleales, a Carlos I, a Jacobo II...

– *Pase lo que pase, siempre al Oeste, es decir al Progreso.*

Así doblan los “clippers” el Cabo de Hornos.

PICK

61.- Punta Rabiosa, puerto exportador de arenas

Diario La Atalaya 27 de junio de 1925

Silenciosamente, sin que las fuerzas vivas lo perciban, Punta Rabiosa, el espolón de arena de Somo, está adquiriendo una gran importancia comercial. Todos los días arriban allí escuadrillas de barcazas que van mordiendo al espolón, su punta.

La mercancía de color de oro vuelve a nuestros muelles y se convierte en plata. Son muchas las gentes que se ganan la vida así.

Quien sabe si sobre la movediza arena se edificaran nuevas fortunas. El caso no sería nuevo.

PICK

62.- Los Marracanos

Diario La Atalaya 15 de julio de 1925

Ya está en nuestra bahía la nota agria de los “marracanos” vizcaínos que vienen a la costera del bonito. Las fuertes camisas de franela, amarilla ó morada, ponen su cromatismo vigoroso sobre los corpachones de atletas que nos manda Lequeitio y Ondárroa.

Puertochico, con ellos, tiene calidades de una tela de Tellaeche ó de los Arrúe. De las viejas embarcaciones, a la caída de la tarde, sale un humo azul de caserío vasco y hay un pantagruélico olor de marmita.

Las embarcaciones tienen unos nombres perfumados de tradición y religiosidad: *Doce Apóstoles, Nuestra Señora de Begoña, San Pedro pescador...*, Estos nombres solo se ostentan ya en estas embarcaciones legendarias. Es un “Boga, boga” hecho pintura pintoresca sobre el agua mansa de Puertochico.

PICK

63.- El esfuerzo montañés

Diario La Atalaya 5 de agosto de 1925

En los cuatro buques de la escuadra que han sido nuestros huéspedes los pasados días, había dos maquinistas mayores, hijos de esta ciudad, y que en ella empezaron el ejercicio de la vida en duros oficios manuales. Esta crecida proporción da una idea de lo que supone el genio de la raza, cuando trasplantando a medios menos enervantes que el medio local, se desenvuelve autóctono.

La historia de estos dos maquinistas es semejante. Fueron al Ferrol, desde los talleres santanderinos, a cumplir su servicio militar. De simples marineros pasaron a operarios de máquina, y al cumplirse el tiempo de su servicio, habían iniciado ya la carrera en que habían de brillar tanto. Ahora los dos reclutas montañeses son maquinistas mayores de la Armada, visten el uniforme fastuoso de los oficiales de Marina y ocupan una posición que les hubiera parecido un sueño en sus años mozos.

Uno de estos maquinistas creemos que pertenece a la dotación del *Giralda*. Otro es don Juan José Costea, jefe de máquinas del cazatorpedero *Velasco*. Costea ha paseado por Santander con su tricornio a lo Churruca, con su levita de gran gala revestida de charreteras y bordados de oro.

Había mucha gente que le recordaba cuando partió para el Ferrol, sencillo obrero mecánico, con su traje azul. Nosotros, que siempre tuvimos una fe inquebrantable en la fuerza de adaptación de la raza cántabra, ante el ejemplo de Costea y su compañero, sentimos afirmada esta fe.

Los santanderinos triunfan siempre que fuera de Santander se les saca y que, en una competencia libre y honrosa, pueden ejercitar sus maravillosas aptitudes. El problema consiste en sacar al santanderino fuera de Santander, en librarle de la acción perniciosa de los amigos y de los enemigos, en dejarle que se desenvuelva.

Este es el secreto del triunfo de la mayoría de los indianos en América.

64.- Velas de balandros

Diario La Atalaya 12 de agosto de 1925

En el azul cobalto del abra ha vuelto a perfilarse la mancha triangular blanca y risueña de las velas de los balandros. Han empezado las regatas. A este alarde de verdadera aristocracia – difícilmente habrá ejercicio más aristocrático, ni el polo, ni las “courses”, ni el tiro de pichón – ha respondido la indiferencia pública. Los balandros están en franca decadencia.



Mechelín de F.P. Camino, construido en 1888.

Col. Fermin Sanchez, Museo Marítimo del Cantábrico.

Nosotros recordamos las regatas de hace años, que provocaban en el pueblo una curiosidad expectante. A lo largo de la línea de muelles había siempre una hilera de espectadores que veían llegar a los balandros.

– Ese es el *Sogalinda*...

– Y ese es el *Mechelín*...

Ahora los balandros llegan sin que nadie se fije en ellos. Una gran tristeza de abandono parece abatida sobre la bahía y sobre el abra. Hasta está cerrado el “Unión Club”, a donde los balandristas iban, aún húmedos del salitre del mar, a cambiarse de ropa y tomar whisky.

Y falta el comentario vivo de Paco Iztueta, Anacreonte de todas las regatas, que siempre tenía un chiste y un puro en su boca marina.

PICK

65.- El banquete de los marinos

Brindis leído por José del Río

Diario La Atalaya 1 de septiembre de 1925

A las dos de la tarde, en el restaurante Miramar del Sardinero, se reunieron los compañeros del “mar y de los viajes” de José del Río, para ofrecer al poeta una comida.

Los antiguos camaradas de Río aprovecharon la ocasión de reunirse, con motivo del descubrimiento de la lápida³, para llevar a la práctica la idea, que hace tiempo acariciaban, de testimoniar a José del Río el cariño que todos le profesan y el entusiasmo que entre los marinos ha causado el último reciente triunfo del poeta...

...por último se levantó Río que fue saludado con grandes aplausos. José del Río dio lectura de las cuartillas que publicamos...:

Compañeros:

Nunca como en este momento tuvo la palabra compañero un sentido tan noble y cordial. Yo, que pasé por el mar rápidamente, y que soy un desertor del mar, me considero ligado a todos vosotros, que al mar habéis permanecido fieles, por lazos de compañerismo. Tan perdurables y tan fuertes cual si correspondiesen, no a un episodio fugaz de nuestras vidas, sino a toda una campaña humana como si hubiésemos realizado todas las jornadas de la vida juntos y como si no se hubiese roto nunca nuestro contacto desde que dejamos la Escuela de Náutica hasta el día de hoy, en que nos sentamos a esta mesa.

Y es que esta camaradería, breve y pasajera como fue, corresponde a los momentos luminosos y claros del vivir. Estuvimos juntos en las horas en que la existencia tenía para nosotros aún sentido de armonía y de luz. Esa minoría de nuestra edad es el punto de mira florecido a que convergen los ojos cansados de ver y esperar. Y cada vez que a esas horas lejanas mis ojos se vuelven, se encuentran necesariamente con vuestros nombres. Sois los compañeros de mis años de miseria y de risa; cuando una peseta en nuestras manos tenía un

3 La lápida daba nombre de “Muelle de José del Río”, al malecón de Puerto Chico

valor milagroso y quimérico y su tintineo sobre el mármol de un mostrador, era una sinfonía wagneriana a cuyo son bailaban las Walkyrias.

Porque recordáis todo eso, porque simbolizáis todo eso, sois los compañeros que viven siempre en mi memoria. Ya os dije que pasé por el mar furtivamente sin dejar una estela muy profunda en las aguas. En cambio el mar me marcó a mi con su huella indeleble y ungió toda mi vida con el óleo salobre de sus espinas.

Marino de unos días, al quedarme en tierra, un tirón misterioso me ha empujado siempre hacia los muelles, consolándome en mi confinamiento terrestre con la visión nostálgica y lejana de los barcos en ruta. Muchas veces, en mis peregrinaciones por tierra de Castilla, sentí un desasosiego inexplicable, una tristeza indefinible, que ni la alegre compañía ni lo interesante del momento, conseguían contrarrestar. Era la falta del mar, que me asfixiaba. Entonces comprendí el sentido religioso de los griegos, cuando al reencontrarse con el mar en sus peregrinaciones, le saludaban de rodillas gritando. ¡Thalasa! ¡Thalasa!

A Dante se le olvidó añadir en sus descripciones del infierno, que el infierno es un lugar de tierra adentro, donde no se conoce el mar.

Ya que no como profesional, he seguido como “diletante” desde el retiro de mi casa ó desde el tráfago de las mesas de redacción, el ir y venir de los barcos españoles por los mares del globo. Sobre todo, de los barcos de mi tiempo: de los que yo tripulé y de los que me eran familiares, por verlos constantemente a nuestro lado. Aquellos vapores de la Blanca de Bilbao: el San Miguel y el Santiago; los de la Algorsteña: el Arriluce y el Achecolanda; aquél Ibarra número 4, con su capitán don Juan Urizar y en el que navegaba un cariñoso compañero mío: Ramón de la Mar, hoy también retirado en Bilbao, gran industrial y, como yo, envenenado de literatura y poesía; el Astarloa y el Durango.... Cada vez que uno de estos barcos moría de su “muerte natural”, es decir, de naufragio, yo le vestía luto en mi alma y salía a la calle con una faz compungida.

– ¿Se te ha muerto alguien? – me preguntaban los que me veían.

– Sí – contestaba yo – se me acaba de morir un amigo.

Y cuando sentí la divina y amarga tentación de hacer versos, los primeros versos los dediqué automáticamente al mar. Quizás la culpa la tuviera Arturo Pardo, aquí presente, que siendo mi oficial en el primer buque en que yo navegué, me decía, cuando mareado trataba de irme a dormir en las noches de tormenta:

– Usted no tiene alma de poeta. Hay que ver lo grande y lo bonito que es esto. Yo hice los primeros versos del mar para mi satisfacción interior, no con miras a la publicidad ni a los certámenes. Algunos los escribía en los propios diarios de navegación. Por eso no fueron nunca versos limados ni correctos; versos hechos con la preocupación del público y de la crítica. Me aparté, desde el primer momento del modelo de la barcarola: pintaba lo que veía y como lo veía. Así, por mis versos, pasan las sombras vivas que quise amorosamente conservar: los que conmigo navegaron verán fácilmente en mis sonetos claras alusiones a mi primer capitán don Félix Estarellas y a mi primer contra-maestre Juan Alday “el de la perilla blanca y encrespada, bronceada la tez, rudo el semblante”.

Mi soneto “Las peñas del naufragio” fue sugerido por la contemplación de las blancas rocas de Beachy Head, donde acababa de hundirse con todos sus tripulantes el Enero.

A mi obra poética podrá recusársela desde el punto de vista de arte puro, pero conservará siempre intacto este valor de humanidad.

Antes os señalé el que, a mi juicio, puede ser responsable de que yo hiciera mis primeros versos del mar. Ahora voy a mostraros al que contrajo la respon-



Asistentes al banquete con el que los marinos homenajearon a Pick, sentado en el centro.

El Cantabrico 2 de septiembre 1925. Foto Duomarco

sabilidad de que dejara el mar y me embarcara en este otro mar, no menos proceloso, del periodismo. También está aquí, un poco fuera de su elemento, porque es quizá el único de nosotros que no ha navegado: me refiero a mi entrañable compañero y amigo Antonio Mur, que, como iniciador de los actos que hoy se celebran, ha sido agraciado por los organizadores de este ágape con un nombramiento de marino provisional, para que pueda sentarse entre nosotros durante unas horas.

Navegaba yo en el difunto San Salvador, de trágica memoria. Habíamos salido un día de diciembre con un tiempo muy malo, y estando a la capa, un golpe de mar causó algunos ligeros desperfectos en una de mis piernas, Joaquín de la Rosa, que después hizo una brillante carrera política llegando a alcalde de Carriazo, puede decirlo. Volvió el San Salvador de arribada a Santander. Yo desembarqué para “calafatearme” y para pasar las Navidades en casa, más por lo segundo que por lo primero, y una noche que paseaba por la calle de San Francisco, admirando los éxitos amatorios, que ya en aquellas lejanas épocas obtenía “Polis”, me encontré con Mur, a quién conocía por haberle entregado versos para publicarlos en La Atalaya.

– ¿No hace usted ahora nada? – me preguntó.

– Admirar a “Polis”.

– Pues podía darse una vuelta por el periódico y ayudarnos. Ha entrado la gripe en la Redacción y no hemos quedado útiles más que yo y el gato.

Fui débil y accedí a ir a la Redacción aquella noche. Ahora un consejo entre paréntesis. “No vayáis nunca a una Redacción con ningún motivo, os exponéis a quedaros allí toda la vida, como me ha ocurrido a mi en La Atalaya.

Cuando el San Salvador rindió viaje y volvió a puerto, el maleficio del periodismo estaba en mi sangre y ya no debía liberarme de él. No sé si ha sido una suerte ó una desgracia, lo que sé es que algo después el San Salvador se perdía y que el pobre Justo Mier, que había embarcado en mi lugar, figuraba entre los ahogados.

Y aquí estoy ahora entre vosotros, como si acabase de volver de un largo viaje, de uno de aquellos viajes por el Cabo de Buena Esperanza, que hacían antaño los “clippers” de las Indias. Hasta lo que el día tiene de fiesta para nosotros, contribuye a completar mi ilusión de que volvemos de un viaje triunfal. Se oyen sonar en tierra las campanas; desde los malecones nos saludan gentes amigas, pero al mismo tiempo, una tristeza de desencanto, una amargura de desilusión, conturban el gozo de este instante. Es un viaje de veinte años de duración del que vuelvo. No puedo quejarme de la suerte y, sin embargo,

daría el Premio Fastenrath y todas las pequeñas satisfacciones que he logrado, por una sola de aquellas horas claras y luminosas en una taberna de los docks ó un music-hall de Saastrad en Rotterdam. Y los versos dolorosos de Walt Withman, que reflejaban admirablemente mi estado de ánimo, vienen en estos momentos a mi imaginación:

“Oh Captain!, my Captain! Our fearful trip is done, The ship has weather’d every rack, the prize we sought is won, the port is near, the bells I hear, the people all exulting...”

“Nuestro peligroso viaje ya acabó – dice el poeta de “Las hojas de yerba – el precio con que habíamos soñado lo ganamos. El puerto está cerca, se oyen sus campanas, los amigos y los parientes agitan sus pañuelos saludándonos, pero sobre cubierta yace muerto el capitán”.

Así es, amigos. Nuestro peligroso viaje acabó; todo parece que me sonrío, pero dentro de mi navío está el cadáver del capitán, que era la ilusión. Porque la ilusión viene muerta a bordo, la nave de mi vida entra en puerto con la bandera a media asta.

Y nada más, amigos, sino un abrazo a todos... y que “haiga salud, que es lo principal”, como dijo Victor Poyo, que es otro poeta de distinta escuela que Walt Withman.

66.- El personal de la marina mercante

Diario La Atalaya 10 de septiembre de 1925

Los periódicos traen ayer la noticia de que una Comisión de capitanes y pilotos de la Marina mercante, se ha presentado al Jefe del Gobierno para protestar de que algunas Compañías navieras, que funcionan con auxilio oficial, se nieguen a embarcar personal técnico cuya edad pase de los treinta y dos años.

Esta gestión, bien intencionada y justa, nos parece completamente inútil. Poniéndonos en el mejor de los casos, suponiendo que el Gobierno reconozca toda la razón que asiste a los protestantes y que se decida a intervenir, ¿qué conseguirá? Las Compañías, desde luego, no se pondrán frente al Gobierno. Le venderán el favor de que se allanan a sus deseos y de que en adelante desaparecerá esa cortapisa; pero como conservarán el derecho de elección de sus funcionarios, al ejercitárle seguirán eligiendo entre los que, por lo visto, son de su predilección, entre los menores de esa edad. Y las cosas seguirán exactamente lo mismo que hasta ahora.

El mal que aflige al personal técnico de la Marina mercante española es un mal hondo y antiguo que no puede remediarse con protestas vagas y con sacudidas espasmódicas, cuando el mal se agudiza. Mientras los marinos mercantes españoles sigan desorganizados como hasta el presente, sus males no tendrán remedio.

Ser ahora marino es poco más que ser nada: el título no les da derecho a ninguna consideración. Entran en los barcos y salen de ellos sin justificación ninguna. Las pocas plazas que hay a disposición del numeroso personal, se disputan en un rebatiña vocinglera. Otra cosa sería si los marinos formasen un Cuerpo oficial con un Reglamento, con un escalafón y con derechos reconocidos y respetados, como ocurre ya con los médicos de balneario, con los ingenieros y con otros Cuerpos facultativos.

A eso hay que tender: a constituir el Cuerpo facultativo de la Marina mercante española: que los empleos y los ascensos no sean una merced caprichosa del favor, sino un acto automático determinado por el mérito y por la antigüedad. Que el puesto de capitán u oficial de un buque mercante tenga

las mismas garantías que tiene hoy un oficial de Correos, o cualquier otro funcionario de importancia análoga. Al fin y al cabo, los servicios de navegación pueden considerarse servicios públicos, y mucho más ahora, que van a depender del Estado por la concesión de las primas. Mientras los marinos mercantes no lleguen a estabilizar su situación de esta manera decorosa, todas cuantas gestiones hagan para remediar situaciones aflictivas serán estériles, como lo será, desde luego, esa visita al Jefe del Gobierno de que ayer dan cuenta los periódicos.

PICK

67.- Los capitanes viejos

Diario La Atalaya 11 de septiembre de 1925

Al saber que algunas Compañías navieras se resisten a embarcar oficiales de más de treinta y cinco años, ha venido a nosotros, el recuerdo de las gloriosas barbas blancas del capitán Deschamps, que vimos de niños. Recordamos otras muchas barbas blancas de viejos capitanes, erguidas varonilmente sobre los azules uniformes de la Traslántica. Barbas y patillas de Oyarbide y de Gorordo, de Cimiano y de Jaureguizar.

En aquellos tiempos era un sello de señorío, de armadores y Empresas, contar entre sus capitanes esas figuras de estampa inglesa en que el alma y la esencia de la navegación parecían personificadas. Ahora los tiempos han cambiado. A los viejos gloriosos, a los que han consumido su vida en las ásperas luchas del mar, se les cierra la puerta. Acaso se trata de apartar, como un molesto estorbo, la autoridad y la experiencia de aquellas vidas venerables para poder hacer impunemente cosas que esa autoridad y esa experiencia no consentirían.

Inglaterra, el pueblo que más ha sentido y más debe a la navegación, dibuja para sus alegorías del mar, un viejo de patillas blancas fumando en pipa. En España se trata de sustituir ese simbolismo, por un niño jugando al aro.

PICK

68.- Una fragata en el puerto

Diario La Atalaya 27 de octubre de 1925

En el puerto entró ayer una fragata, una fragata de cuatro palos, de casco de acero, un verdadero coloso de la navegación. El puerto quedó adornado como una casa con un mueble exótico, evocador y sugeridor de cosas viejas ó distantes. Parecía que la alta y complicada arboladura lo llenaba todo y que la bahía toda quedaba como impregnada y saturada de esencia vieja y de exotismo. No sólo es el valor arquitectónico el que hace amable la visión,



*El capitán José de Oyarbide Echevarria.
Del libro Capitanes de Cantabria.*

cada vez más rara, de los grandes veleros. Es la renovación que su vista opera en nuestros sentidos, un poco embotados por la repetición de nombres y de temas. La navegación normal y acostumbrada ha desgastado y deslucido los nombres de los puertos comerciales.

Londres, Glasgow y Amberes, a fuerza de hacerse familiares, han perdido por completo su brillo cromático. En cambio, estos grandes pájaros de las olas, estos monstruos de lona que realizan unas navegaciones arbitrarias y pintorescas, nos traen la emoción virgen de la Geografía apenas vislumbra-da. Proceden de Nueva Caledonia, de Tahiti, de la lejana y apenas entrevista Australia. Estos nombres que una excesiva frecuentación no ha deformado en nuestro pensamiento, conservan todo su vigor de tierras quiméricas vistas a través de la lente infantil y risueña de Eliseo Reclus y de Julio Verne.

Cuando la enorme fragata entraba en el puerto y se acostaba a las maderas viejas del muelle de Maliaño, una ráfaga ecuatorial, una brisa del Trópico pasaba quedamente por la ciudad, aromándola con aromas de selva brava de arrecifes de coral y de archipiélagos madreporicos. La entrada de ese barco refrescó en nosotros lecturas añejas, los “Cuentos del mar del Sur” de Jack London, llenos de encanto marinero y salobre.

Pocas veces, ni cuando se balancean orgullosos sobre sus aguas dos o tres enormes trasatlánticos, tuvo nuestra bahía más aire navegante que ayer al dejar paso a la fragata de los cuatro palos que rendía aquí un viaje de otros siglos.

PICK

69.- Nomenclatura náutica

Diario La Atalaya 28 de octubre de 1925

Un joven oficial de Marina, don José Martín Lanuza, nos remite una amable y curiosa carta, que empieza así:

“Mi querido y respetable Pick:

No puede usted darse una idea de las discusiones que en el día de ayer se han sostenido entre la gente de mar sobre el velero alemán Magdalena Winnen, entrado el día anterior en nuestro puerto. La discusión era motivada por sostener unos, que su aparejo era de fragata y otros que de barca. Los que sostenían que era fragata esgrimían, como argumento más poderoso, que usted así la llamaba en el artículo que publicó ayer en “Aires de la calle”, pues todos reconocemos su autoridad en materia náutica”.

Desgraciadamente, nuestra autoridad no llega a la de un guardia municipal. Pero creemos que el asunto está lo suficientemente claro y que no debe dar lugar a discusiones. Precisamente la fragata, que es la obra maestra de la arquitectura naval, la catedral gótica de las olas, se diferencia de un modo inconfundible de las demás embarcaciones que constituyen el arte menor ó ligero de la flotante arquitectura. La característica de la fragata es la arboladura de tres palos, cruzados los tres y con cofas en todos ellos. Como el velero alemán a que se refieren las discusiones se ajusta a este patrón, es, indudablemente, una fragata. Poco importa que, además de los tres palos esenciales, tenga otro sin cruzar que le da el aspecto de un bric-barca de cuatro palos. Ese palo suplementario no puede destruir su condición de fragata. La nomenclatura náutica se hace a base de los tres palos, que son los que completan el aparejo. Todo lo demás es accesorio. El bric-barca cruza solamente dos palos y lleva el mesana sin cruzar; en realidad, es un bergantín redondo al que se ha añadido un palo suplementario. Hasta ahora era frecuente confundir el bric-barca con la corbeta, que es una fragata ligera que cruza también los tres palos y que no se diferencia de la fragata más que en el número de cofas y en las botavaras. Son muchos los que llaman fragata a nuestra corbeta *Nautilus*, pero la fragata con el bric-barca no ha sido confundida nunca ni lo puede ser hoy.



*Fragata alemana Magdalena Winnen en Santander, Octubre 1925.
Postal de la época.*

Para no confundirse, téngase siempre en cuenta que la fragata y la corbeta cruzan el trinquete, el mayor y el mesana, y la barca cruza solamente su trinquete y mayor.

Luego la Magdalena Winnen, que cruza su trinquete, su mayor y su mesana es una fragata, aunque lleve a popa un cuarto palo seco “de propina”.

PICK

70.- El Magdalena Winnen es un clipper

Diario La Atalaya 29 de octubre de 1925

Nuestro joven amigo, el entusiasta marino don José Martín Lanuza nos escribe una carta a propósito del *Magdalena Winnen*, el velero alemán entrado en nuestro puerto. Nuestro amigo no está muy convencido de que el Magdalena Winnen sea una fragata. Aduce muy atinadas y pertinentes razones que, ya que no otra cosa, prueban su cultura y su entusiasmo por la profesión. De su carta entresacamos este párrafo:

“El buque en cuestión no cruza su mesana, sino los dos trinquetes y el mayor, llevando en el mesana su correspondiente cangreja. Luego para ser fragata le faltan las vergas reglamentarias en el mesana y así como está aparejado, se le conoce con el nombre de barca en la repetida clasificación general”.

El Magdalena Winnen es, ciertamente, una fragata con arreglo a la nomenclatura española, que es la que nosotros tuvimos en cuenta. Ahora bien, el tipo de fragata española ha sido reformado por los ingleses, y una variedad de la fragata es el “clipper”, que además de los tres palos cruzados de la fragata, lleva uno ó dos palos con botavaras y cangrejas. Este es el caso del Magdalena Winnen, que con arreglo a la nomenclatura española es una fragata y con arreglo a la nomenclatura inglesa, más detallada, de más matiz, es un “clipper”.

Lo que ocurre es que, en nuestra nomenclatura, la invasión de las voces extrañas ha producido una verdadera confusión. Hay un nombre genérico de “barque”, que los pueblos del Norte aplican a casi todos los cascos de veleros de alto bordo. Al traducir ese nombre al castellano, con desprecio de nuestra nomenclatura oficial y clásica, se ha producido un verdadero galimatías.

No es, pues, extraño este error en que se halla ahora nuestro amigo y del que participan otras muchas personas.

71.- Más de nomenclatura náutica

Diario La Atalaya 31 de octubre de 1925

Esta disputa al parecer tan pueblerina y tan baladí acerca de cual es el aparejo de un barco arribado a nuestro puerto, ha interesado a la opinión. En los cafés y en los escritorios se ha discutido el caso apasionadamente. A primera vista puede parecer ridículo; pero nosotros recogemos el hecho como un signo revelador de que la opinión santanderina, tanto tiempo alejada del mar y sus problemas, se interesa en ellos y se apasiona hasta en sus minucias.

Ayer, un colega local, un señor que se firma “Old Sailor”, tras de cuyo pseudónimo se oculta, según nuestras noticias, una respetable personalidad muy competente en materias náuticas, tercia en la disputa y emite su opinión, para nosotros muy respetable.

A su vez da una nomenclatura de buques de vela, a la que hemos de oponer algunos reparos. Dice “Old Sailor” que la *Nautilus* puede llamarse indistintamente fragata, corbeta ó clipper. Por su aparejo, dice que es fragata; por su importancia en la Marina de guerra, corbeta y por su velocidad clipper. No encuentra diferencias esenciales de aparejo que distingan las tres clasificaciones. Y no es así. La *Nautilus* no puede ser fragata, porque para serlo le faltan las botavaras y velas cangrejas en todos sus palos. Es, por lo tanto, corbeta, no por la importancia que tenga en la Marina de guerra, sino por su arboladura. Si tuviese cangrejas, desempeñando en la armada el mismo papel que desempeña, estaría clasificada como fragata, como lo estuvieron antes otros buques escuelas.

Respecto a clipper, una alta autoridad náutica – creemos que Agacino – lo define como una fragata moderna empleada por los ingleses y que lleva, además del aparejo de fragata, un palo sin cruzar. Este es el caso de la *Magdalena Winnen*. El bric-barca no debe confundirse con la corbeta. Su nombre viene de la palabra inglesa “brig” (bergantín) y barque (barca). Es, por lo tanto, un bergantín con un palo sin cruzar, como el “clipper”.

No pretendemos ser infalibles, pero creemos que esta nomenclatura es la exacta. Por lo menos, la generalmente admitida.

72.- Como se hace una polémica

Diario La Atalaya 4 de noviembre de 1925

Como se hace una polémica

Se cogen tres ó cuatro hechos sin importancia, se los agita bien antes de usarlos, se los da forma periodística y se alude, aunque no venga a cuento, a tal ó cual señor ó cual periódico. No se necesita más. Ya está armada una polémica periodística que puede durar tanto como lo consienta la resistencia de los lectores.

Cuando la *Magdalena Winnen* entró en Santander, los periódicos locales, al dar cuenta de su llegada, le calificaron unánimemente de fragata, y entre los compañeros que hacen notas marítimas en los periódicos, hay algún profesional de la navegación, como “Sea Boy”, de “El Pueblo Cántabro”. El único periódico que podía haber sido una excepción era La Atalaya. El joven marino don José Martín Lanuza, que hace nuestras notas marítimas, en la información de la *Magdalena Winnen* la consideraba como barca. Nosotros corregimos las cuartillas antes de ir a las cajas, y donde ponía barca escribimos fragata. Bastó este sencillo hecho para que la polémica que estos días apasiona algunos sectores de la vida santanderina; casi tanto como la guerra de Marruecos, quedase armada. Nadie sabe nunca donde está el peligro.

En plena polémica

Nuestro querido compañero Martín Lanuza, al ver la enmienda que había sufrido su información, nos envió una carta confidencial en la que nos pedía las razones que teníamos nosotros para considerar al *Magdalena Winnen* como fragata. Por consideración a nuestro amigo y por estimar el tema de interés para los aficionados a las cosas del mar, recogimos ese ruego en esta sección y le contestamos sumariamente. Entonces “Sea Boy” en el “Pueblo Cántabro”, que primero había considerado como fragata al *Magdalena Winnen*, no atreviéndose a opinar por su cuenta, fue a documentarse cerca de una respetable personalidad, competente en asuntos náuticos, que le envió unas cuartillas con el pseudónimo de “Old Sailor”.

“Old Sailor” opinaba como nuestro redactor marítimo Martín Lanuza, que el *Magdalena Winnen* no era fragata, pero al fundamentar su juicio incurría en errores como el de asegurar que en ningún caso hay más cangreja que la del palo mesana y que los demás palos llevan siempre velas de stay. Tan manifiesto es este error, que el mismo “Sea Boy” le rebate en “El Pueblo Cántabro” de ayer. Es decir, que dos profesionales de la navegación, sosteniendo la misma tesis en las columnas del mismo periódico, no se ponen de acuerdo sobre un detalle tan elemental. Esto da idea de que estas cosas de nomenclatura náutica, no son tan sencillas como parecen a primera vista.

La culpa la tienen la ofuscación y el acaloramiento que produce siempre toda polémica. ¿Cómo explicarse si no, que una personalidad competente en materias náuticas como “Old Sailor”, afirme que las fragatas no han llevado nunca velas cangrejas en sus palos mayores?

En una obra tan elemental como la “Cartilla marítima”, de don Francisco Fernández Fontecha, de texto hasta hace poco en las Escuelas de Náutica, se estudian las velas cangrejas de la fragata y se distingue la cangreja ó mesana y la cangreja mayor. En los gráficos que se acompañan vienen dibujadas clarísimamente las dos cangrejas. Pero esto no es más que un detalle de la confusión que reina entre los mismos profesionales respecto a estos asuntos. La mayoría, justo es reconocerlo, se inclina a considerar como característica de la fragata el hecho de que cruce todos los palos; el hecho de que exista una mesana goleta es suficiente, según ellos, para que pierda su condición de fragata. Nosotros nos apartamos de la opinión de esta mayoría. Estimamos que la condición de fragata la determina el cruzamen de los tres palos, con arreglo a la estructura de la fragata, y que los palos goletas, que pueden ser uno ó varios que refuerzan su arboladura, no son más que una variedad del tipo fragata.

¿Es descabellada nuestra pretensión? Desde luego, hay gente, y gente autorizada, que la comparte. Ya ayer citábamos un texto, el del jefe de la Armada don Juan Cervera, que en una de sus obras dice: “Algunos modelos modernos de fragata, a los que se llama clippers, tienen además otro palo goleta; es decir, sin cruzamen y solo cangreja y escandalosa”. Es decir, que admite que haya fragatas que, además de los tres palos cruzados, lleven un palo goleta. Este es el caso del *Magdalena Winnen*.

Corbetas y Brick-barcas

En esta discusión se ha involucrado también el concepto de corbeta y el de brick-barca. Nosotros dijimos que brick-barca, por su etimología, viene de brig, con g, bergantín en inglés, y del genérico barca. Por lo tanto, tiene que ser un barco que tenga el palo trinquete y el mayor de bergantín y el mesana goleta característica de la barca. Un amigo nuestro, el capitán de la Marina mercante don Mauricio García Carreras, que ayer publicó en nuestras columnas un interesante artículo, rechazaba esta etimología, pues no veía ninguna analogía entre brick, con ck, y brig, bergantin. Vamos a sacarle de dudas. Brick, con ck, es una palabra francesa que equivale a la inglesa brig, con g. Las dos significan bergantín. El compuesto brick barque es una voz francesa que significa bergantín barca. Generalmente en castellano, se escribe brick, pero en algunos tratados de navegación se lee brig, con g. Por ejemplo, en Fontecha. Por lo tanto, no debe haber duda de que brick-barca quiere decir bergantin-barca. Y con arreglo a la misma norma, para clasificar al *Magdalena Winnen*, habría que inventar un vocablo que significase fragata-barca. Pero mientras ese vocablo no se inventa, nosotros nos decidimos por el de clipper, que, según el teniente de navío señor Cervera, es una variedad de la fragata con un palo a popa.

La causa de todo

Es probable que todos tengamos un poco de razón. La confusión procede, principalmente, de que en España no se han conocido casi hasta nuestros días barcos de vela de más de tres palos. Por lo tanto, la nomenclatura se hizo a base de buques de tres palos. Cuando en Inglaterra y en los Estados Unidos irrumpieron los clippers y los barcos de cuatro y seis palos, fue preciso acoplar su nomenclatura a la vieja nomenclatura castellana y al traducir arbitrariamente nombres y clasificaciones, cada tratadista se fue por su lado. Así se da el caso de que dos jefes de la Armada, igualmente competentes los dos, como los señores Cervera y Agacino, considere uno como característico de la fragata el que cruce todos sus palos, y admita el otro como variedad de la fragata el añadido de uno o varios palos goleta. De este dualismo proceden todas las discrepancias y confusiones.

73.- La organización de la Marina Mercante

Diario La Atalaya 7 de noviembre de 1925

Algunos capitanes y oficiales de la Marina Mercante nos escriben desde distintos puntos de España, preguntándonos noticias de un proyecto de reorganización de la clase que fue sometido hace algún tiempo, por nosotros, a la consideración de los compañeros de Santander.

Vamos a satisfacer su curiosidad. Ese proyecto está actualmente a estudio de una ponencia formada por marinos entusiastas que, por su ilustración y seriedad, tienen toda la confianza de los demás marinos. No pasará mucho tiempo sin que el proyecto, reformado y ultimado, pueda ser sometido al examen y aprobación de toda la clase náutica española.

PICK

74.- La palabra Lloyd

Diario La Atalaya 17 de noviembre de 1925

Todo el mundo habrá hablado alguna vez del Lloyd, de las agencias del Lloyd. Lo que no es tan conocido es el origen de esta palabra. Procede del fin del siglo XVII, cuando el comercio con las Indias alcanzó en Londres un gran incremento.



*Interior del Lloyd's Coffee House en la calle Lombard de Londres
W. Holland 1789*

En aquellos días, los principales armadores londinenses se reunían en un café propiedad de Eduardo Lloyd, que se hizo pronto popular.

Las Asociaciones comerciales de seguros de mercancías y de barcos que allí nacieron, empezaron a llamarse Asociaciones de Lloyd. Y Lloyd se llamaron desde entonces las asociaciones similares.

75.- Conformes

Diario La Atalaya 17 de noviembre de 1925

Estamos conformes, en parte, con lo que dice nuestro estimado colega “El Cantábrico” en su número del domingo. Este asunto del puerto, por la importancia que para nosotros tiene, debía ser defendido con más calor que el que se observa en las esferas oficiales. Cualquier procedimiento puede ser bueno cuando se sigue resueltamente, sin vacilaciones y sin titubeos, y cualquier procedimiento puede ser malo cuando no se pone en ella fe precisa y el vigor necesario.

A la labor de los periódicos ha de ir unida la acción de todos los elementos vitales. Sobre todo, lo que se precisa es crear un estado de conciencia en las gentes: que el problema del puerto deje de ser el problema de unos cuantos señores y se convierta en el problema de Santander.

Hasta ahora pueden contarse por los dedos los vecinos que se interesan en estas cosas. A la mayoría de las gentes o les es indiferente o desconocido. Y así no se puede ganar ninguna batalla.

Hay que llevar al ánimo de todos la idea de que, si el proyecto del conde Güell se realiza en todas sus partes y si Pasajes se convierte en un puerto oficial de turismo con el apoyo del Estado y de la Transatlántica, la decadencia total de Santander se habrá consumado.

PICK

76.- Santander, puerto de turismo

Diario La Atalaya 26 de noviembre de 1925

En otro lugar de éste número, publicamos un artículo de nuestro estimado colega “El Pueblo Manchego”, respondiendo a nuestra excitación a los pueblos castellanos para que apoyen las justas pretensiones de Santander.

También en otro lugar de este número, va una reseña de una sesión celebrada por la Casa de América, en la que se da cuenta de una carta referente a este asunto firmada por el señor conde de Güell.

El señor conde de Güell trata de disipar los recelos que su propuesta, en favor de Pasajes, había producido entre los santanderinos. Dice que Pasajes solo servirá, según su proyecto, para desembarque de los turistas norteamericanos que antes desembarcaban en Francia y promete interesarse por el porvenir y progreso de la bahía santanderina.

Nosotros no dudamos nunca de las rectas intenciones del señor conde de Güell, y así lo dijimos desde el primer día. Creemos que no le inspira más que un sincero deseo de contribuir a la prosperidad de España. Pero por encima de sus intenciones está la realidad, y la realidad nos dice que si el proyecto del señor conde de Güell se realiza y si Pasajes se habilita, con la ayuda del Estado, para puerto de turismo, la misión de Santander, como puerto de enlace con América; como punto de embarque y desembarque del pasaje de cámara de las líneas trasatlánticas, habrá terminado casi por completo.

A la nueva línea destinará, indudablemente, la Trasatlántica su mejor material. Los enlaces ferroviarios serán perfeccionados hasta llegar al máximo de rendimiento. A favor de todos estos alicientes, en Pasajes se crearán todos los grandes servicios accesorios. El resultado será que, no solo los viajeros norteamericanos, sino los de la isla de Cuba y Méjico, harán uso de la línea de Pasajes cuando se dirijan a España.

Si realmente ese nuevo servicio fuese necesario a nuestra nación, nosotros sacrificaríamos nuestro interés regional y nos someteríamos a la evidencia; pero no vemos claramente la necesidad de ese servicio.

Habla el señor conde de Güell de los norteamericanos que actualmente desembarcan en Francia. Si esos viajeros se proponen visitar Francia y el centro



Juan Antonio Guell y Lopez. Conde de Guell, marqués de Comillas y tercer presidente de la Trasatlantica.

de Europa, allí seguirán desembarcando, habilítese o no el puerto de Pasajes. Al que vaya a París, no creemos que le convenga desembarcar más en el puerto guipuzcoano que en Burdeos o en el Havre. Pero si de lo que se trata es de que esos viajeros vengan a visitar la España monumental y artística, entonces seguimos considerando el puerto de Pasajes improcedente y opinamos que el puerto español de turismo debe situarse en Santander. Esto es lo que la Casa de América y todas las entidades santanderinas deben hacer saber al jefe de Gobierno cuando el proyecto, meritísimo por tantos conceptos, del ilustre prócer y hombre de negocios, trate de llevarse a vías de ejecución.

PICK

77.- El viejo armador

El Noticiero Bilbaíno 27 de diciembre de 1925

Diario La Atalaya 29 de diciembre de 1925

El viejo armador tiene a la hora actual cien años justos, pues nació en 1825. No extrañe esta longevidad, que parecerá increíble a los hombres actuales, sabiendo que pertenece a una generación de fuertes robles honradamente arraigados a la tierra y capacitados, por lo tanto, para resistir impávidamente todas las inclemencias humanas. La generación de nuestros abuelos conoció muchos de estos hombres, como este viejo armador que ahora nos retrata uno de los más fuertes pintores españoles, José Gutiérrez Solana.

Tiene el viejo armador en el retrato la cara avellanada, que aún decora un vago rosicler de sanidad. Su mirada, que en el siglo pasado fue una hoguera, se ha ido apagando con la edad proveyta, y un mal día, cualquier día de estos, dejará de lucir como una lamparilla que se apaga. Tal día el viejo armador, sin moverse de este sillón en que hoy se repantiga, dejará caer suavemente sobre el pecho su noble cabeza de burgomaestre holandés, cubierta por un puntiagudo gorro de lana negra, y se quedará frío, sin una contorsión, sin un estremecimiento, como si aún durmiera. Entrará entonces en la estancia el bando atronador de los biznietos, unos guapos niños y niñas, y el más travieso se subirá sobre sus rodillas, creyéndole dormido. Jugarán a despertarle, pero el viejo no se moverá. Asombrados entonces, saldrán dando voces por el largo pasillo, y a sus voces acudirán también los hijos, un matrimonio de cabellos blancos, y los nietos, otros matrimonio de edad madura, y entre todos rodearán solícitos al anciano. Al convencerse de que está muerto, un clamor unánime, un lloro estridente se escapará de las dos mujeres, mientras los dos hombres, demudados, sostendrán con sus manos la cabeza inerte y gritarán a la servidumbre:

– ¡Un médico! ¡Que vayan en seguida a buscar un médico!

Y no pasará más. Así, de una manera tan sencilla, ocurrirá cosa tan grave. Por fortuna, antes de que ocurriera, el pintor José Gutiérrez Solana, anticipándose a la muerte, fue a visitar al viejecito a su casa de piedra en el Muelle, y

después de hablarle de algunas cosas indiferentes, le ha pedido que se dejase retratar.

El antiguo armador, que puede llamarse don Matías ó don Lesmes, nombres los dos de un rancio sabor a comercio ultramarino del siglo XIX, nombres de alta burguesía laboriosa que apenas se usan ya, porque hasta en los bautizos rigen las modas, habrá sonreído benévolo al oír la invitación bizarra y habrá replicado.

– *¡Un retrato! ¡Ya no se saben hacer retratos! Don Federico Madrazo me hizo uno en 1862. No salió del todo mal. Dicen los entendidos que vale mucho.*

Don Matías – nosotros en esta crónica seguiremos llamándole don Matías – ha mandado traer unos frascos de exóticos licores y unas copas. Son los licores gratos a los navegantes del siglo pasado, cuando el “whisky and soda” era aún una bebida de los ganapanes de Liverpool y no se habían aficionado a ella los caballeros de Castilla.



*El viejo armador. Oleo de Gutiérrez Solana. 1925.
Colección Banco Santander*

Estos licores son el ron legítimo de Jamaica, la ginebra de Amsterdam y una deliciosa mixtura de color de grosella que traían de contrabando los capitanes de sus buques. Ha servido él mismo al pintor con su mano temblona, y él mismo ha gustado de la bebida fuerte y agria. Después ofreciéndose para el retratado, ha indicado al artista:

– *Aquí quizá no estemos bien...*

Pero Gutiérrez Solana ha visto que aquella estancia maravillosa, llena de carácter, de sombras y objetos evocadores, se presta como pocas para el retrato que imagina. Le ha deslumbrado, desde que entró, la pátina romántica del amplio despacho. Sobre la vieja mesa de nogal macizo, tallada y con incrustaciones de oro y marfil, el caneco de ginebra, la copa mediada del licor y la cuchara de plata destacan con un relieve extraño. Al otro extremo, un fanal de vidrio luciente guarda, como reliquias milagrosas, unas figurillas de porcelana, una torre con almenas y una fragata con velas rígidas. Encima, en la pared, un reloj de Manchester, con péndola, en una caja de luciente caoba, y sobre la cabeza del viejo, ocupando todo el lienzo frontero de pared, un gran cuadro al óleo, de pintor anónimo que a Gutiérrez Solana conmueve hasta casi hacerle llorar. Representa el óleo un trozo de la vieja dársena santanderina. Se ve al fondo la catedral del siglo XIII, y en su torre, por un orificio circular, marca las horas un reloj auténtico. Sobre las aguas turbias de la dársena se balancea la proa de un patache. En el primer término se ve la popa de otro velero en plena carga y por el muelle van y vienen unos minúsculos muñecos, que representan a los obreros cargadores. En la popa de uno de los buques, dos tripulantes muy ceremoniosos hablan con alguien que está en tierra. Viste uno de ellos casaca de color naranja y otro casaca azul. Los dos se cubren con románticos sombreros de copa. Tal detalle nos da la clave de la época que representa el cuadro. Estamos en el primer tercio del siglo XIX, por los mismos años en que vino al mundo el viejo armador. El mismo se lo confirma a Gutiérrez Solana:

– *¡No sé si estará bien! Yo de esto no entiendo, pero los barcos y los hombres se parecen mucho. Ese bergantín es el May Flower, de la matrícula de Bristol, que traía géneros para mi padre. El marino del casaquín rojo es su capitán Harry, un borracho muy simpático que murió en el mar. Yo recuerdo haberle conocido de niño...*

Se hace luego un silencio solemne. Toda la vasta pieza, cuyos balcones se abren sobre la radiosa bahía montañesa, se puebla, con el último rayo de sol, de sombras y de alegrías fantasmales. Gutiérrez Solana ha armado ya

su caballete y ha empezado a pintar. Pintando se le van las horas y se acaba el día. Repite otros días en nuevas poses, y la lenta labor es alegrada por el viejo, que cuenta alguna remota historia:

– *En esa misma silla, muchacho, estuvo sentado el general Espartero. Era muy amigo de mi padre, que le trajo de Puerto Cabello, después de Ayacucho, en su bergantín El Vencedor. Los dos eran masones y aquí hablaban muchas veces de sus trapisondas durante la primera guerra civil...*

Ya ha dado Gutiérrez Solana fin a su cuadro. Lo ha rotulado “el viejo armador” y lo destina a algún museo. Ya don Matías podrá morirse cualquier día de estos, pues el espíritu romántico de todo un siglo ha quedado preso, como en una vitrina, en un lienzo que con el tiempo será inmortal...

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

78.- Un siglo de navegación

La Montaña, revista de la colonia montañesa.

La Habana 20 de enero de 1926

Visitando recientemente uno de esos palacios flotantes que son la última palabra de la moderna arquitectura naval, un trasatlántico con aguja giroscópica y “auto timonel”, evocábamos silenciosamente, el camino maravilloso andado en el transcurso de cien años, por la industria de la construcción de buques. En pocas ramas de la actividad humana se ha progresado tanto, en pocas el genio del hombre se habrá manifestado más espléndidamente.

Al empezar el siglo XIX las grandes naciones marítimas – Inglaterra y los Estados Unidos de América – pensaban haber alcanzado el máximo progreso, llevando a la navegación de vela un refinamiento y un grado de perfección, que parecían no poder superarse. En 1832, los “cotton ships”, barcos algodoneros construidos por los plantadores de Boston y Filadelfia y que desplazaban mil cuatrocientas toneladas, batían la velocidad sobre los mares.

En 1862, un “clipper”, el *Dreadnought* de mil cuatrocientas trece toneladas, invirtió de Nueva York a Queenston nueve días y diecisiete horas. Poco antes, en 1851, el *Nightingale*, de bandera inglesa, alcanzó la velocidad.⁴

En estas condiciones y cuando se creía haber llegado a la última fase de la ingeniería naval, surgieron los primeros vapores comerciales. En realidad había surgido mucho antes, aunque su uso no se generalizara.

El primer barco de vapor de que se tiene noticias, se botó al agua en 1788, en el Sur de Escocia. En 1802 recorrió el Clyde un remolcador de ruedas. El primer recorrido serio se hizo en 1811, entre Nueva York y Albany, un recorrido de ciento cincuenta millas que un barco, el *Clermont* lo realizó en treinta horas. El Canal de la Mancha fue cruzado en 1817 por un vapor, el *Caledonia*, que llegó a la boca del Rhin, entró en el río y subiendo sus aguas, fue a amarrear en Coblenza.

Pero la gran navegación a vapor intraoceánica no se establece verdaderamente hasta mediados del pasado siglo. Hacia 1850, míster Samuel Cunard

4 Texto incompleto en el original

funda la poderosa compañía que hoy lleva su nombre y que ha batido todos los grandes récords de la navegación moderna. Este gran hombre de negocios construyó en 1856 un vapor, el primer vapor de casco de hierro movido por ruedas, destinado al servicio de América, unos años después se botó al agua el *Persia*, más perfeccionado, y en 1862 le siguió el *Scottia*, que batió el récord del Atlántico, haciendo su travesía en ocho días y veintidós horas. Otra gran compañía naviera la Royal Mail, nació en 1842. Esa compañía botó al agua en 1843 el primer barco provisto de hélices y con una máquina de mil H.P., obteniendo un éxito ruidoso.

Uno de los grandes acontecimientos de aquellos días fue la construcción del *Great Eastern*, un verdadero monstruo marino de dieciocho mil novecientas toneladas, con capacidad para ochocientos pasajeros de primera, dos mil de segunda, mil doscientos de tercera y cuatrocientos tripulantes. Costó ciento veinte mil libras, cantidad exorbitante en aquellos tiempos y fue un fracaso comercial que produjo la ruina de los constructores.

En los primeros años de este siglo, la lucha entre las dos grandes compañías inglesas: La Cunard, la White Star y la Hamburg American Line, fue pródiga en episodios emocionantes. Continuamente los grandes trasatlánticos de las dos banderas se arrebatan la supremacía de los mares.

Nadie sabe hasta donde hubiera llegado esta pugna si la guerra europea no la hubiese puesto término, al aniquilar el poder marítimo de Alemania.

Hoy la pugna está entablada, como en los tiempos de los "Clippers" de vela, entre los ingleses y los norteamericanos. Ahora la última palabra de la ciencia naval es este prodigioso invento del "auto-timonel", que suprime la acción humana en el gobierno y dirección de los buques. ¿Dónde se detendrá el progreso, puesto a perfeccionar los tipos actuales de buques y a inventar otros nuevos?

El siglo pasado fue el siglo de las máquinas de vapor. El siglo actual es el siglo de las turbinas y de los motores de explosión. Acaso se esté ya incubando un nuevo medio de propulsión que acelere las velocidades y acorte las distancias, y sea la aportación suprema del siglo XX a la obra del progreso del mundo.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

79.- Mientras todos jugamos al foot-ball...

SANTANDER SE MUERE

Diario La Atalaya 6 de marzo de 1926

Cuando los donostiarras vieron llegar, hace ocho días, a su pueblo un tren especial con más de mil plazas y vieron rodar por sus calles, camino de Irún, cientos de automóviles montañeses, debieron quedar deslumbrados, sentir en el alma y los ojos la sensación de la existencia de un gran pueblo. Por aquellos días precisamente habían ocurrido en San Sebastián cosas de importancia: el jefe del Gobierno, hablando en una solemnidad oficial, había ofrecido todo el apoyo del Estado para la bella ciudad donostiarra: el Rey, por su parte, había hecho una visita simbólica al puerto de Pasajes, enterándose de todas sus necesidades actuales y futuras. Los dos grandes problemas de San Sebastián, el del veraneo y el del turismo trasatlántico, tomaban así un estado oficial, es decir, San Sebastián, victorioso ya en tantas jornadas, empezaba su avance hacia una nueva victoria más, mientras millares de santanderinos llegaban allí a ver como se jugaba al foot-ball.

En Santander ocurría también por aquellos días cosas trascendentes, es decir, venía ocurriendo ya desde muy larga fecha, pero en aquellos días se agudizaban: El proceso de la decadencia de nuestro pueblo, señalado cien veces en nuestras columnas, tomaba los caracteres de una realidad desconsoladora y apremiante. Todas nuestras ilusiones se desmoronaban de improviso; todos nuestros sueños se deshacían. Santander, que luchó durante todo el siglo XIX por conservar su hegemonía y su tradición de primer puerto del mar Cantábrico, renunciaba en aquellos días, en que todo se nos negaba, hasta el deporte – el domingo pasado le metieron a Santander quince goles los equipos contrarios – a su última esperanza, y veía arrebatársele la primacía que fue el sueño dorado y el orgullo de nuestros abuelos.

Por aquellos días precisamente se sabía ya en Santander la nueva infausta: la Compañía Trasatlántica Española suspendía todos los servicios que desde tiempo inmemorial se venían prestando en Santander relacionados con sus barcos. Toda una importante industria local que vivía de la prestación de esos servicios queda herida de muerte: provisionistas de distintos géneros,

embarque de carbón, servicio de gabarras, collas de trabajadores...; todo se suprime.

En Santander, en adelante, los trasatlánticos no se detendrán más que unas horas para desembarcar el pasaje y seguir viaje hasta Bilbao. A Bilbao se trasladan todos esos servicios de que se priva a Santander.

Esto, por si solo, aunque doloroso, tendría poca importancia. Pero no es más que una fase, un aspecto del proceso de decadencia que sufre Santander; y es la prueba incontrovertible y clara de que nuestro pueblo se encuentra indefenso; de que en las altas esferas, en que se baraja el favor ó el disfavor, no tenemos una sola voz amiga, no tenemos un solo defensor capacitado y autorizado. Así, todas las cartas que aparecen sobre el tapete, son cartas desfavorables para nosotros.

Ayer precisamente publican todos los periódicos de Bilbao una réplica al alegato santanderino para que no se modifique el trazado del ferrocarril Santander-Mediterráneo, nuestra última esperanza. Más que por el valor técnico de la réplica, el documento tiene una importancia extraordinaria, porque indica la decisión firme e inquebrantable de los bilbaínos de llegar al logro de sus propósitos, y ya sabemos por una triste experiencia los santanderinos, lo que tal decisión significa. Además, el escrito de réplica desvela y descubre la artillería hasta ahora oculta de los bilbaínos. No van a la desviación del trazado del ferrocarril, cosa que ya sabíamos nosotros eso era una finta para encubrir el verdadero propósito más serio, lo que quieren los bilbaínos es la construcción del ramal Haro-Monterrubio para captar así todo el tráfico de la futura explotación. Y esto lo conseguirán, entre otras cosas, porque merecen conseguirlo, porque Bilbao es un pueblo de una vitalidad tan admirable, que vive todavía después de sus tremendos "kracks" bancarios, que hubieran aniquilado a cualquier otro pueblo que no contara con su enorme instinto de conservación.

Ese es el hecho cierto, el hecho tristísimo. Nuestra abulia, nuestra atonía, prensada por dos enormes vitalidades, la vasca y la asturiana, cruje y se rompe definitivamente. Entró Santander en el siglo XIX con todo hecho. Teníamos ya el rango de pueblo comercial, un tráfico floreciente con América, teníamos una gran bahía. A nuestro lado se apuntaban apenas las actividades nacientes de Bilbao y Gijón. Gijón, sobre todo, era un pequeño puerto inabordable. La ría bilbaína carecía también de fácil acceso. Nuestros abuelos miraban confiados y orgullosos el porvenir. Cuando se empezaban a construir en Bilbao y en Gijón los puertos artificiales, nos permitimos burlas. Así se acabó el

siglo XIX. Nosotros nos dormíamos sobre los últimos sacos de harina que no podíamos embarcar ya para Cuba.

Nosotros apenas hemos despertado más que para organizar trenes expectantes en que vamos a ver cómo los vascos nos derrotan también en foot ball. Si se hubiera dicho hace treinta años, a nuestros abuelos, que Bilbao podía arrebatarse a Santander la cabecera de las líneas trasatlánticas, su carcajada se hubiera oído desde Portugalete. Hoy son los bilbaínos los que se ríen al ver la inutilidad de los tardíos esfuerzos que hacemos para no morir.

Morimos porque en Santander nadie tiene ni la sensación del peligro, ni siente, aún amortiguado, el instinto de la defensa. Carecemos de hombres directores, de hombres guías, de hombres centinelas con autoridad suficiente para congregarlos y dirigirlos. Contra esta atonía, contra este desmayo, luchó hace poco tiempo un santanderino. Hemos aludido a Ruano.

Ruano rió durante unos cuantos años la batalla más denodada que se ha reñido en favor de Santander. Su inteligencia, su actividad prodigiosa le permitían el milagro de estar en todas partes; él solo se bastaba para suplir la inhibición cobarde de todo un pueblo. En aquellos años se dio la sensación de que Santander estaba representado y defendido. Pero ahora en cambio... no necesitamos señalar el contraste, porque el contraste es palpable y salta a la vista.

No sabemos si será subversivo decir todas estas cosas que, por otra parte, están en el ánimo de todos. Pero si lo fuera, nos someteríamos a las consecuencias de nuestros actos resignadamente. Después de todo, vale más enterrarse con las ruinas del pueblo que sobrevivir a esta catástrofe que se avecina y ver como se funde en nuestras manos torpes la herencia de realidades y esperanzas que nos legaron nuestros abuelos, los constructores del Santander del Muelle.

PICK

80.- El declinar de Santander

Lo que se nos quita y lo que se nos deja

Diario La Atalaya 7 de marzo de 1926

Al leer hace meses las exposición del señor conde de Güell, pidiendo la conversión de Pasajes en puerto de turismo trasatlántico, comprendimos que allí estaba el peligro, el peligro inminente y mortal para Santander.

Hubiérase tratado de un señor cualquiera, sin la significación del señor conde de Güell, y su proyecto podrá considerarse tal vez como un pasatiempo de un arbitrista; pero cuando un hombre tan capacitado en la vida española, como el actual presidente de la Compañía Trasatlántica, se decidía a dar aquél paso, es que sus actos respondían a un propósito madurado y reflexivo y que tenía detrás sólidas promesas de apoyo. Por eso iniciamos nuestra campaña pidiendo a Santander un gesto de defensa. Nuestro escrito tuvo la virtud de provocar una reunión de autoridades; algún Ayuntamiento, encendido en amor regional, como un Ayuntamiento lebaniego, tomó el acuerdo de felicitarnos y de adherirse a nuestra campaña. Esto fue todo.

Cuando íbamos a seguir escribiendo nos encontramos con un amigo particular nuestro que ejerce un elevado cargo y que nos pidió, en nombre de los mismos intereses que defendíamos, que suspendiésemos la campaña.

– Es menester laborar en silencio – nos dijo – Una campaña estridente puede herir susceptibilidades y salir nosotros perjudicados. No sea que por combatir un peligro imaginario se nos prive de lo que ya tenemos.

En aras del bien común que se invocaba hicimos el sacrificio de nuestras convicciones. La campaña cesó. Y ¿cual ha sido el fruto de esta política de silencio? A la vista está. La amenaza de que el proyecto del señor conde de Güell sea una realidad, lejos de desvanecerse, se acusa y se precisa cada día. El trazado del circuito nacional de turismo parece hecho para servir a un puerto de turismo establecido en Guipúzcoa y con el convencimiento de que ese puerto no puede ser nunca Santander.

Hace pocos días, como ayer decíamos, Su Majestad el Rey estuvo en Pasajes, rodeado de los patrocinadores del proyecto güellista. Los que tengan ojos, que vean, y los que tengan entendimiento que piensen.

A cambio de haber abandonado Santander, la actitud de defensa que nosotros proponíamos, se nos quita lo que teníamos de tiempo inmemorial: es decir, que va a hacerse en Pasajes el puerto de turismo, que será la muerte de nuestro puerto, y se nos quitan las pequeñas ventajas, que eran el honrado medio de vida de unos centenares de santanderinos laboriosos. El procedimiento de prudencia que se nos impuso, ha tenido, como se ve, un éxito completo. A cambio de todas estas esperanzas y de todas estas realidades que se nos arrebatan, se nos dan unas cuantas migajas para distraernos y para deslumbrarnos y nosotros las aceptamos y las agradecemos como si se tratase de cosas verdaderamente capitales.

Por ejemplo, la prensa ha recibido a son de bombo y de platillos, ese nuevo servicio del coche-cama que baja a esperar a los viajeros de los trasatlánticos al mismo muelle. Leyendo nuestras columnas y la de nuestros colegas, parece que se trata de algo verdaderamente beneficioso para Santander. La realidad es, sin embargo, muy distinta. Supóngase, por ejemplo, que un trasatlántico llega a Santander a las doce del día ó a la una de la tarde, ¿Qué adelantan los viajeros con tener el coche-cama al pie del muelle? ¿meterse en él y estar allí encerrados hasta las cuatro y media de la tarde, en que sale el correo de Madrid? Lo natural es que los viajeros prefieran pasar esas horas o, en el mismo barco o paseando por la población o recogidos en el hotel, porque el programa de dos o tres horas en el coche-cama, aguardando la salida del correo en una vía muerta, es como para asustar al más valiente. Dicho sea con todo regocijo, porque si el programa fuera tentador y el nuevo servicio tuviera éxito, las ventajas que a Santander reporta el desembarque de viajeros, desaparecerían en absoluto. Su paso entre las cuatro tablas del coche-cama sería completamente inútil para nuestro comercio. Todavía ese servicio tendría justificación si el coche-cama pudiera incorporarse, apenas recibidos los viajeros, a algún tren que saliese directamente para Madrid; ¡Pero esperar hasta las cuatro y media de la tarde!.

Sin embargo, este servicio, que en la forma actual nada práctico resuelve, ha sido ensalzado por todos como salvador de nuestro puerto. Con esta mentalidad enjuiciamos y apreciamos las cosas.

Un amigo nuestro nos decía ayer que éramos muy pesimistas y nos mostraba el progreso indudable de la capital en los últimos años. Negar el progreso de Santander sería cerrar los ojos a la evidencia. Pero debemos mirar también lo que han progresado al mismo tiempo los pueblos que nos van arrebatando un día y otro, nuestras prerrogativas. ¿Está en relación el progreso de Santander

con el progreso de Gijón, de San Sebastián o de Bilbao? Eso es lo interesante, y todo lo que no sea marchar al mismo paso de nuestros vecinos es quedarse atrás, y quedarse atrás es la muerte en largo o breve plazo. Es una carrera de velocidad la que hay emprendida entre los puertos del litoral Cantábrico. Los que lleguen en primero o segundo término a la meta conquistarán el porvenir. Los que queden atrás en los últimos puestos se irán borrando, se irán desvaneciendo, perdiendo importancia de día en día hasta quedar reducidos a la situación de sombras de pueblos, de viejas familias arruinadas que viven solo del reflejo del pasado esplendor y de la conmiseración de los poderosos.

PICK

81.- La balada de Yarrow

Diario La Atalaya 10 de marzo de 1926

¿No la conocen nuestros lectores? Es una perla del florilegio lírico inglés, una poesía amarga como una lágrima; empapada en agua de mar; tremante de emoción. Nosotros, que la hemos leído muchas veces, hoy, ante el drama de Suances, la parafraseamos como un rezo en sufragio de los ahogados. En Yarrow, como en Suances, se ahogaron unos marineros. Algunos eran jóvenes, como los ahogados en Suances, y tenían novias que les esperaban.

*He promised me a wedding ring
the wedding day was... fixed tomorrow
(Me había prometido un anillo de boda;
la boda debía celebrarse mañana)*

Pero como en Suances, el mañana no llegó. El pescador se desposó con la tumba... la tumba marina de Yarrow.

El poeta de la balada llora el dolor de las madres, de las hermanas, de las novias, dolor fiero y dramático como el de las novias, hermanas y madres de Suances.

*“Su madre, desde la ventana
espiaba la mar cercana;
y la hermana, de espanto muerta
toda en llanto salió a la puerta
Miraban a Oriente, miraban a Poniente;
en el mar no humeaba su bou.
Sólo oían el son de la rompiente
de los cantiles de Yarrow...
No te asomes ya madre a la ventana
no salgas a la puerta, tierna hermana;
bella novia, no esperes a que el bou
a tu amado te traiga; ahora reposa
como bajo una enorme y azul losa,
bajo el agua traidora de Yarrow...”*

Los dramas del mar son en todas partes los mismos. Por eso la literatura del mar es universal y estas baladas lastimeras conviven a todos los naufragios del mundo. Póngase en vez de “trawler”, bou; cámbiese los nombres de las localidades: el dolor es el mismo.

Así traducidos pedestremente los versos ingleses, a medida que los vamos leyendo conservan, sin embargo, toda la patética emoción que el drama requiere.

Desde las puertas de sus casas aldeanas, las mujeres de Suances otean el mar por el que ha de volver su amor.

– *¡Madre, ya vienen!*

– *¡Vienen cargados hasta los cintones!*

– *¡Mírale a él, allá en la popa!*

De pronto el drama súbito y brutal... Manos crispadas que emergen del agua en un adiós de cuerpos que se hunden. Y la misma queja de la prometida sin ventura.

*Yo buscaré su cuerpo entre las olas
y dormiré al lado suyo en el cementerio de Yarrow*

PICK

82.- El que recogió la espada a Cervera

Diario La Atalaya 9 de abril de 1926

En el hospital de Marina de Washington acaba de fallecer a los setenta y cuatro años de edad un contralmirante de la Armada americana, Mr. Richard Wainwright. Su muerte pone de nuevo ante nuestros ojos el resplandor sangriento de nuestro desastre colonial. El veterano marino muerto asistió a todo el desarrollo de la tragedia: a su génesis, al volar el *Maine* y a su desenlace en las aguas de Santiago de Cuba.



Capitán Richard Wainwright de la US Navy

Cuando el *Maine* voló en la Habana, el almirante americano era oficial a su bordo. Tuvo después el mando del crucero Gloucester de la escuadra de Sampson, y el 5 de julio de 1898 asistió a la destrucción de nuestra escuadra. Su buque fue el que recogió a nuestro almirante Cervera, que le rindió a él su espada al quedar prisionero.

Con motivo de este fallecimiento, en la prensa norteamericana y cubana se exhuma el recuerdo de aquellas luchas y se reproducen curiosos relatos de supervivientes. Por lo que tiene de honroso para España recogemos uno de estos relatos. Habla otro marino yanqui Mr. Evans:

“En el fondo de los botes había tres o cuatro pulgadas de sangre; en muchos de los viajes llegaban los cadáveres sumergidos en aquel rojizo e imponente líquido”.

“Estos bravos luchadores, muertos por su patria, fueron después sepultados con los honores militares. Ejemplos tales de heroísmo, o mejor dicho, de fanatismo por la disciplina militar, jamás habían sido llevados al terreno de la práctica tal y como los llevaron a cabo los marinos españoles. Uno de éstos, con el brazo izquierdo completamente arrancado de su sitio y el hueso descarnado, subió la escala con serenidad heroica y al pisar la cubierta se cuadró y saludó militarmente. Todos nos sentimos conmovidos hasta lo sumo.

Otro llegó nadando en una charca de sangre, con la pierna derecha únicamente; fue atado con un cabo en el bote e izado a bordo sin proferir una queja.

Llegó al Iowa el último bote, conduciendo al comandante del Vizcaya, señor Eulate, para quien se llevó una silla, pues estaba herido grave. Todos sus oficiales y marineros, al verle llegar, se apresuraron a darle la bienvenida, luego que se desenganchó la silla del aparejo.

Eulate poco a poco se incorporó, me saludó con grave dignidad, desprendió su espada del cinto, llevó su guarnición a la altura de los labios, la besó reverentemente y con los ojos llenos de lágrimas me la entregó. Aquel hermoso acto no se borrará jamás de mi memoria. Estreché la mano de aquel valiente español y no acepté su espada. Un sonoro y prolongado hurra salió de toda la tripulación del Iowa.

El almirante Cervera fue trasladado desde el Gloucester a mi buque. Al saltar sobre cubierta fue recibido militarmente, con todos los honores debidos a su categoría, por el Estado Mayor en pleno, el comandante y los mismos soldados y artilleros, con las cara ennegrecidas por la pólvora, salieron casi desnudos a saludar al valiente marino que, con la cabeza descubierta, pisaba gravemente la cubierta del vencedor”.

La numerosa tripulación del Iowa, unida a la del Gloucester, prorrumpió unánimemente en hurra ensordecedor, cuando el almirante español saludó a los marinos americanos. Aunque el héroe ponía sus pies sin insignia alguna en la cubierta del Iowa, todo el mundo reconoció que cada molécula del cuerpo de Cervera constituía, por si solo, un almirante. Al estrechar el capitán Evans la mano de Cervera, le dijo:

– Caballero, sois un héroe; habéis realizado la hazaña más sublime de todas cuantas guarda la historia de la Marina.

A don Alfredo Nárdiz

A usted, amigo mío, que asistió a aquel combate y que fue uno de los marinos que vio llegar a bordo del Iowa, en unos botes anegados de sangre, el comandante Evans, dedico este recuerdo. Está recogido casi literalmente de un periódico de la Habana. Hoy el “Aire de la calle”, nos lo han dado ya hecho. Es un aire viejo y glorioso, impregnado de sangre, de humo y de dolor.

PICK

83.- Rincón perediano

Diario La Atalaya 10 de junio de 1926

Un amigo nuestro, recién llegado de Madrid, nos pidió que le llevásemos a la calle Alta.

– ¿Para qué? – le dijimos.

– Para evocar “Sotileza”. Quiero conocer el escenario de la obra.

Tuvimos que convencerle de que en la calle Alta actual, no evocaría ni recordaría nada. Es una calle tan vulgar y tan inexpresiva como otra cualquiera.

– ¿Donde viven, entonces los pescadores?

A eso nos costó trabajo contestar. Los pescadores no tienen actualmente barriada propia suya. Viven confundidos y perdidos en las demás capas sociales. El censo electoral nos suministra detalles muy curiosos. Se encuentran pescadores avocados en la calle de Atarazanas y hasta en la calle de San Francisco. Sin embargo, donde más abundan es en Molnedo y calles circundantes. Y allí llevamos al madrileño.

Y allí fue nuestro descubrimiento, nuestro descubrimiento maravilloso. De Molnedo arranca la antigua calle de la Libertad, hoy calle del Doctor Madrazo. Y esa calle, desde la esquina de Molnedo hasta la misma verja del Sanatorio, tiene como unas diez o doce casas que constituyen un fondo pintoresco de ciudad pescadora, uno de esos fondos que ponen en sus cuadros el lequeitano Tellaeche ó el asturiano Evaristo Valle – ¿porqué en Santander no hay quien pinte esas cosas? – Esas casas tienen unas fachadas pintadas de ocre, que desaparecen casi totalmente tras la empavesadura de mil prendas puestas a secar. Es el rincón de Santander donde hay más ropa colgada. Ese trozo de calle tiene una animación extraordinaria.

Las vecinas cosen sentadas en los balcones y hablan de balcón a balcón. En la calle hay corros permanentes, en los portales y en las aceras. Da la sensación de ciudad habitada, lo que no ocurre en las calles nuevas en que el hogar no trasciende de los visillos de los miradores. Hay también allí una casa pequeña, como una casa de juguete, y que quizá sea de las más antiguas de Santander, de las que habitaron los pescadores contemporáneos de Trementorio. Y

todas las casas tienen bodegas, por cuyas puertas entreabiertas se ven las alcobas blancas y humildes, con estampas de la Virgen del Carmen en la pared. En una de estas bodegas es donde alzaba la difunta Paulita su retablo monárquico – un retrato de don Alfonso XIII entre dos velas – en los días de cumpleaños ó de santo del Rey.

Nuestro amigo madrileño nos ha declarado ingenuamente que no da por perdido el viaje. Ese trozo de calle le parece un fondo digno de “Sotileza”. Es un fondo muy pequeño, porque en la acera de enfrente desentonan unas pretenciosas y lujosas casas nuevas, y el resto de la calle del Sanatorio para arriba, se resiente también de la general vulgaridad. Pero las diez ó doce casas son dignas del libro.

PICK

84.- La playa de los alemanes

Diario La Atalaya 15 de julio de 1926

Los alemanes, que lo inventan todo, han inventado en Santander una nueva playa. Esta playa no está en el Sardinero, eso lo inventaría cualquiera, sino en el corazón mismo de la bahía. Esta playa es el Sable. Hasta ahora, sólo lo habían frecuentado y explotado las “marisqueras” de Pedreña.

Los alemanes con residencia en Santander lo empiezan a utilizar como playa de moda. Se dan allí unos soberbios baños de sol; hacer gimnasia sueca y atletismo, y dan a sus ojos la satisfacción del panorama maravilloso de la ciudad, vista de frente.

Los santanderinos no nos damos cuenta exacta de lo que es la ciudad, porque estamos en ella. No la vemos de frente nunca. Nos ocurre lo que aquél excursionista a quien los árboles no le dejaban ver el bosque. La ciudad hay que verla de frente, o desde un barco o desde un pueblo de la opuesta margen. Y los alemanes, que no disponen ni de un barco ni de un pueblo en Ribamontán al Mar, han obviado este inconveniente, posesionándose de Punta Rabiosa.

En estos bellos crepúsculos azules del verano marino, sobre la playa inmensa que la mayor parte de los santanderinos desconocen, pasean parejas de rubias “Gretchen” y de Lohengrines con polainas. El silencio y la soledad ponen su música en este “lieder”.

El peligro principal está en los mismos alemanes, en esos grandes improvisadores. No pasará mucho tiempo sin que un Casino gigantesco se alce sobre las arenas movedizas de ese arenal. Y entonces habrá desaparecido su principal encanto : el silencio y la soledad. Los santanderinos iremos a él, cuando sea una playa como otra cualquiera.

Primero los árboles no nos dejaban ver el bosque. Para ver el bosque derribaremos los árboles... y no tendremos luego nada que ver.

85.- Banquete de marinos

Diario La Atalaya 17 de julio de 1926

Nos hemos reunido a comer, veintiséis marinos. Sumando las navegaciones de la mayor parte de los comensales, hay para envolver la esfera terrestre en un dédalo de rumbos y de travesías, intricado y espeso como una red.

La mayoría son capitanes viejos, y la melancolía pone en ellos una mueca agridulce. Estos hombres fueron jóvenes y tuvieron acaso vidas tormentosas. El mar fue su confidente y su testigo. El mar sabe de todos los episodios de sus vidas, y en esta tarde azul del Carmen, en que se han sentado a comer a la orilla del mar, indiscretamente el mar les va descubriendo los viejos secretos:

– *¡Aquella novia de Liverpool! ¡Aquél naufragio bajo la Equinoccial!*

Los viejos ríen recordando y quieren beber como bebían antes, pero la copa tiembla en sus manos. Un piano resucita los viejos ritmos de las canciones olvidadas: el danzón, la cachimba, los aires de bohío y de “cabaret”. Y vuelven a modular los antiguos nombres náuticos: Ushant, Longship, South Forclaud, Bishops; ¡La Chata Verde; Beachy Head!

Alguno de ellos dice:

– *¿Te acuerdas?*

Los demás asistentes palmorean y ríen. Son veinte años de la historia de España los que acaban de evocar: las borrascas, los submarinos, los naufragios, los torpedeamientos...

Los viejos capitanes se sienten mozos. Por las calles, en Santander, cruza la procesión blanca de la Virgen, entre un flamear polícromo de banderolas.

PICK

86.- El artífice que arreglaba sextantes

Diario La Atalaya 24 de julio de 1926

En “El Faro” de ayer y en la sección titulada “Destellos”, se hace un elogio póstumo del artífice don Pedro Canal, que tenía un taller metalúrgico en el Muelle y de cuya defunción dieron cuenta ayer los periódicos. A estos elogios queremos unir nosotros una brazada de flores nuestras.

Don Pedro Canal era un artesano de la antigua escuela. Tenía el grave pergeño del espadero toledano, del alfarero de Talavera, del repujador de cueros de Córdoba. Lucía casi la única perilla cana que ya quedaba en Santander. Era serio, laborioso y entusiasta; es decir, atesoraba estas tres grandes virtudes que ya han desaparecido. Tenía fe en el oficio y noción de su importancia. Si como dice Eugenio D’Ors, el hombre de la zamarra es un hombre inmoral, porque desprecia en un alarde de estúpida modestia los propios frutos de sus manos al ofrecerlos en mercancía, don Pedro Canal era un hombre moral por excelencia, porque para él todo el fruto de un trabajo honrado era digno y glorioso.

Don Pedro Canal tenía la minuciosa sapiencia de los artífices de otros tiempos. Por eso arreglaba sextantes e instrumentos de precisión. Muerto él, no sabemos que quede nadie en Santander que le suceda en estos menesteres. Arreglar un sextante es una obra de amor y devoción. Hay que estar muchas horas sobre su graduación microscópica, acariciándola con una lupa. Hay que tener el instinto de los espacios infinitesimales. Unas manos blandas y sensibles que sepan coger el precioso instrumento como a una criatura recién nacida.

Don Pedro Canal tenía todo eso. Desde hace muchos años, su modesto taller del Muelle era frecuentado por todos los capitanes de nuestra matrícula. Allí se encontraban sextantes de lance y se hallaba, sobre todo, el viejo artífice de los viejos tiempos. Un hombre enamorado de su oficio que, como el Bernardo Palissy de que nos habla también Eugenio D’Ors, el patrón de los buenos artesanos, buscó por años y por lustros el secreto de las antiguas porcelanas de China.

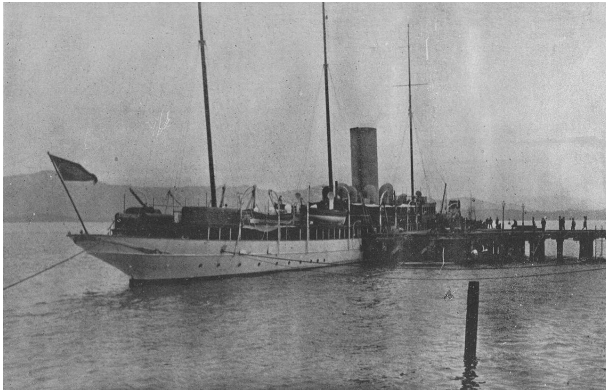
Don Pedro Canal merecía en esta hora de su muerte que el mismo Eugenio D'Ors hubiera hecho el elogio de su artesanía inteligente.

PICK

87.- La bella bahía

Diario La Atalaya 1 de agosto de 1926

Nunca más bella la bahía que ayer. Olía, además de a yodo y a brisa, a gran puerto militar extranjero, a Portsmouth y Cuxhaven. En línea estaban fondeados el barco planero Giralda, con su corte fino de yate multimillonario anterior a la guerra; el Méndez Núñez, moderno buque de combate español. Y después el Memphis, el crucero norteamericano que entró ayer mismo, con sus cuatro chimeneas, su perfil geométrico y pardo, encarnación plástica de las ideas madres de velocidad y de energía.



*Yate real Giralda en Santander.
Revista La Montaña. 27 marzo 1920*

Hacía bien aquel contraste, aquel dúo sentimental de las dos banderas, la gualda y roja, y la constelación americana de las estrellas innumerables. Completaban el cuadro marcial, gracioso y geométrico, los hidroplanos de las dos naciones que rayaban el aire en unas líneas parabólicas. Y todo el tapiz azul de la bahía, surcado de gasolineras y de esquifes, y en los muelles, chisteras, levitas, bandas y el azul marino de los uniformes de los tripulantes que parecía agua de mar echada por la brisa sobre el paseo.

88.- Estampa antigua.- Un viaje a Las Antillas
Conferencia leída, en la Exposición del Santander Viejo,
por José del Río Sainz⁵

Diario La Atalaya 31 de agosto de 1926

Introito

Señoras y señores:

Lo que voy a leeros no es una conferencia, según lo que por conferencia se entiende comúnmente. Para conferenciante me faltan a mi tres cualidades esenciales: serenidad, elocuencia y método. Yo soy solamente un coleccionista de viejas estampas pintorescas que con sus colecciones bajo el brazo pasa gritando:

– ¿Quién quiere verlas?

Cuando quiere verlas alguno, me paro en la calle y hago corro. Mis estampas son todas estampas del mar, seleccionadas sin orden ni concierto. Si es que os gusta alguna la cogéis y en paz, como se hace siempre cuando se hojean los albúmenes de estampas de un amigo.

Las estampas, como los libros, pertenecen a ese orden de cosas que uno puede llevarse sin incurrir en incorrección.

Estampa primera.- Retrato de D. Manuel Baldomero Araluce

Había observado el coleccionista y lo había observado con dolor, que en la bella colección de estampas antiguas, que hace tan interesante nuestra exposición del Santander viejo, faltaba una que él juzgaba esencial: la estampa del viejo capitán de barco.

En efecto, colgados de estos muros hay recuerdos y alegorías de veleros y vapores; óleos y daguerrotipos de armadores y comerciantes. ¿Pero, dónde está el retrato del viejo capitán? El retrato de un viejo capitán aquí desenterraría, antes daría belleza histórica a la exposición. Los viejos capitanes de barco tienen en Santander, la importancia de fundadores de pueblo. Son los

⁵ Con motivo de la Exposición del Santander Antiguo, organizada por la sección de Artes Plásticas del Ateneo de Santander, José del Río impartió esta conferencia, en los salones de dicho centro, el 28 de agosto de 1926

creadores de nuestros grandes linajes mercantiles, y los padres y abuelos de los abogados, médicos y artistas, que continuaron tras ellos la historia local. Para buscar ese retrato salimos a la calle y visitamos muchas casas. En una, un tercer piso del muelle, se nos mandó pasar y el viejo capitán estaba allí, como esperándonos proyectado, en tamaño natural, sobre el fondo maravilloso de la bahía. ¡Entraba la bahía, para dar tono al cuadro, en bocanadas de aire y de luz por el abierto mirador! ¡Qué fondo más maravilloso para este retrato, que parecía pintado por José Gutiérrez Solana que también pintó el del viejo armador!

Pronto nos convencimos de que aquél retrato no le podíamos traer aquí. Porque lo que parecía retrato no lo era: era un hombre vivo: estábamos en presencia de don Manuel Baldomero Araluce, famoso capitán de barcos y de vela.

Dibujemos su estampa.

Don Manuel Baldomero Araluce vive en un mirador de un tercer piso de la calle Castelar, zona nueva del muelle. Y no extraña a nadie que digamos que don Manuel vive en un mirador. De sobra sabemos que generalmente en los miradores no vive nadie; se vive en el interior de las viviendas y a los miradores se sale un momento a tomar el aire, el sol o a ver pasar a la gente por la calle. Pero esta regla general no reza con don Manuel. Su mirador, avanzado hacia el muelle, tiene algo de pasarela de puente de navío: desde él se ve el brillo y el hervor del mar. La bahía mete su humedad salina por las juntas de los cristales y los vapores que entran y salen, el grito metálico de sus sirenas. Don Manuel Araluce, que tiene ya 70 años, pues nació en 1854 y que apenas se puede sostener en pie, asiste sentado desde su mirador, a toda la complicada maniobra del puerto, como esos jefes de escuadra de leyenda, que con las piernas rotas por un proyectil, se hacían atar junto a la rueda del timón y desde allí seguían mandando fuego.

Todo el interior de la casa de don Manuel Araluce está lleno también de emoción marinera. Sextantes, libros, barómetros, cromos ingleses con el perfil de grandes galgos del mar... En la pared hay algunos huecos de los cuadros de los barcos mandados por él, y que don Manuel ha cedido para ésta exposición.

Estampa segunda.- El bergantín "Teresita"

Al traer a la exposición la estampa del viejo capitán, fuerza será traer la de su bergantin el Teresita. La idea de uno y otro son inseparables.

El “Teresita” es el gran recuerdo áureo en la vida de don Manuel. Es el primer barco que mandó. Cuando le preguntamos por sus huesos, señala hacia las Quebrantas y llora.

En el gran osario marino duerme el “Teresita” como tantos cientos de viejos veleros montañeses.

Al “Teresita” lo mandó, cuando su nombramiento de capitán conservaba aún fresca la tinta de las firmas. Don Manuel, que estudió en la Escuela de Náutica de Santander con don Antonio Plasencia y después en Santoña, recién inaugurado este Colegio, navegó en la “Don Juan”, y a los 22 años de edad, pasó a mandar el bello bergantín.

Era su propietario y armador don Marcelo Alonso, que tenía su oficina o correduría en la calle Somorrostro, junto al almacén de los Arrarte. El Santander de que estamos hablando es el Santander del final de la última guerra carlista. Como el bergantín, era pequeña la población de entonces, pero como el bergantín, era graciosa.

Permítasenos que alabemos, aunque no venga a cuento, la dulce gracia blanca y la inmaculada pureza de los bergantines redondos. El bergantín es el más bello de todos los veleros. No tiene la solemnidad de la fragata, demasiada catedral según la frase consagrada, ni hace concesiones utilitarias a la prosa, como los buques de aparejo mixto.

Posee el gran secreto del equilibrio, la fórmula mágica que aún la sencillez y la soberbia, que los hombres no conseguimos encontrar.

Tercera estampa.- Panorama de un viaje a Puerto Rico

A la vista tenemos un cuaderno de bitácora del viaje que el “Teresita” hizo desde Santander a Puerto Rico, en el mes de abril de 1876. Todo el cuaderno de bitácora es de puño y letra del capitán Araluce. Sus folios desenvueltos, son como una panorámica de ese viaje que va pasando ante nosotros.

El primer folio está fechado el día 10 de abril de 1876, día en que empieza el viaje. En la hoja blanca, todavía sin anotaciones de rumbos, velocidades ni de viento, la mano firme de don Manuel, mano que entonces solo contaba 22 años, ha trazado a modo de invocación piadosa: Dios nos dé un feliz viaje. En aquellos tiempos, todavía la suerte de los viajes se ponía en las manos de Dios.

Vamos a ir navegando con el “Teresita”. Empezó éste la maniobra de salida a las seis de la mañana, y a las nueve estaba ya fuera de puntas, habiéndose despedido el práctico.

Se largó todo el aparejo y se navegó a ceñir; el viento soplabá fresco del Oeste; la mar venía arbolada de allí. La singladura acaba determinando la situación del "Teresita" por marcaciones a Cabo Mayor.

El viento rola en las singladuras siguientes, desde el 1 al 4 cuadrante. La velocidad que se hace, según la corredera de barquilla, oscila desde dos millas hasta seis. Hay hora en que el "Teresita" anda una milla solo. Pero el cariz del tiempo anuncia borrasca y al quinto día de viaje se acuerda arribar al puerto más cercano, que es la Estaca. La necesidad de esta arribada se justifica en el Cuaderno de Bitácora, así:

"Al empezar esta singladura, el viento se hizo muy duro; mar gruesa del viento; continúa bajando el barómetro. A las 00 h. 30 se aferran el velacho alto y el foque y se cogen dos rizos. A esta hora, notamos que el tiempo amenaza ser más duro y acordamos en junta de oficiales arribar al fondeadero de la Estaca, punto más cercano".

Permanece el "Teresita" en la Estaca hasta el día 23. Ese día sale, sin que el tiempo haya abonanzado, por el contrario, a los dos días de salir ocurre el episodio dramático, la crisis del viaje. Por poco desaparece allí el bergantín, con cuerpos y carga. Dejemos que hable el propio capitán, con la elocuencia tosca de su cuaderno de bitácora:

"Dimos principio esta singladura con todo aparejo, ala y rastrera por babor, gobernando al rumbo anotado. Mares gruesas del N. O. y Norte, que hacen trabajar espantosamente al buque, temiéndose alguna avería. Las bombas se pican de hora en hora.

A las 2'15, uno de los bandazos hace faltar las bardas de escandalosa, por los acolladores y a la parte de babor, quedando por consiguiente el palo en banda, y al balance siguiente, cayó hacia estribor. La perilla del mastelero fue sobre la vela de juanete, rifándola; partióse en dos pedazos el mastelero al caer sobre el velacho alto, y otro de los pedazos dio sobre el bote, destrozándolo e hizo faltar la driza de pico y la escota de la escandalosa. El timón se cerró de arribada para hacer caer el buque hacia estribor, no obedeciendo, y con el bolso que formaba la mayor y la mar que entraba por la amura, bastó para que el bergantín partiese de orza, hasta atravesarse, no siendo posible aguantar con las brazas por estar enredadas arriba.

El buque, en este momento, se halla zozobrando hacia tierra y la mar embarca continuamente por ambas bandas, y a fin de aclarar lo que fuera posible, se cargaron el trinquete y juanete y notando que el buque se mantenía en esta situación tan triste, acordamos en junta de oficiales botar al agua lo que se

hallaba sobre cubierta y que más ofendía. Así desengrilletamos por el cuarto grillete la cadena de babor y la dejamos ir al agua. En seguida se picaron la boza y capón de la misma ancla, que también cayó.

Como la situación no mejora, y antes de anegarnos por completo, arrojamus un calabrote de poco peso; un anclote de espías; ala y rastrera de velacho; una guindalezas nueva; varios cabos de maniobra y otros objetos.

Se logró, por este medio, que el buque levantase algo; se mandaron dos hombres arriba; se guarnieron unas brazas sencillas; se picaron las brazas y demás maniobra que estorbaba. Se vio que estaba el hipo rendido, así como la botavara y rifada la mayor.

Tan pronto como quedaron libres las brazas, se mandó bracear por babor y acuartelar el foque, y el buque arribó, poniéndose a correr en popa hasta que hubo desalojado el agua de cubierta.

Viéndonos sin palo mayor y comprometidos sobre la costa, acordamos en junta de oficiales arribar al puerto de La Coruña y así lo hicimos”.

Firman la hoja del cuaderno, en el fondeadero de Coruña, con el capitán Araluce, el piloto don Eusebio Cruz y Casado y otras firmas ilegibles y torpes que denuncian manos iletradas y que, sin duda, pertenecen al contra maestre y carpintero.

Esta era, señores, la navegación en los barcos de vela en que se formaron los viejos marinos. Sin haber logrado todavía despegarse de las costas de España, lleva el Teresita invertidas catorce singladuras en la travesía que hoy efectúa en varias horas, amén de las dos arribadas y de la inminencia del naufragio.

En Coruña pasa el “Teresita” largos días. Desde el 24 de abril hasta el 25 de junio. Además de la reparación laboriosa de los innúmeros desperfectos ocasionados por el mar, hay que hacer la protesta de avería gruesa. Aquellas lentitudes, aquel largo reflexionar de antaño antes de hacer las cosas, nos parecen inconcebibles y absurdos hoy, a los hombres que vivimos sumergidos en el vértigo actual.

El 25 de junio, en que el “Teresita” sale de nuevo a viaje a las Antillas, el tiempo es ya bueno y la vida de mar se establece monótona. La tripulación se distribuye a guardia y guardia. Ya se sabe: el piloto ó el capitán, en la pasarela que en la toldilla hace las veces de puente; dos hombres al timón y otros dos de retén. Los de retén y el contra maestre sentados a proa, relingando velas, con la aguja y el rempujo en los dedos de la mano derecha. Durante el trabajo, uno de los marineros canta canciones de los barcos de vela. Por ejemplo:

*Si quieres saber María
como se carga el juanete,
arría los escotines
y carga los chafaldetes*

O alguna de un acusado sabor gallego y ribereño:

*¡En Santo Domingo entré
y por Pedru Crespu Calvu
carpinteiro pregunté!
Y me dixo una señora:
– ¿Qué Pedru pregunta usted?
¿el de arriba ó el de abaixo
ó por el del arrabal?
¡Que hay tres Pedrus Crespus Calvus
carpinteiros del lugar!*

A las diez se toma el primer rancho. La marinería tiene la olla común, donde todos meten por turno la cuchara después de haberse santiguado y haber pronunciado unas oraciones el más anciano. De sobremesa, este mismo viejo cuenta los cuentos del tío Carando, de tan vieja tradición marinera en España. ¿Quién es el tío Carando y cuáles sus cuentos?

Especie de bufón y héroe burlesco popular, tenía la singular virtud de hacerlo todo al revés y todo en cómico. El tío Carando representa en el mar la ignorancia endiosada. Es el patrón o el contraamaestre que manda las maniobras en perfecto camelo. Sería curioso averiguar la procedencia de este tipo, hacia qué años empieza a sonar su nombre en los corros del rancho. Sería curioso, también, hacer un fértil romancero de cosas y de dichos suyos.

Por desgracia el folk-lore del mar, está por hacer entre nosotros. Siendo una nación de litoral tan vasto y de tan rica tradición marinera, los estudios y la historia del mar a nadie preocupan. Quizás es éste el signo más cierto de nuestra decadencia, pues un pueblo que vuelve las espaldas al mar, es como un hombre que se tiende cara a la tierra para morir.

Se contaban los cuentos del tío Carando. A veces también un acordeón rasgaba melancólico el aire y sus notas subían en espirales, como un humo lírico, por el azul. Sobre este pequeño Cosmos caían implacables, señalando el paso de las horas, los toques de campana. Cada cuatro horas – una guardia – cuatro dobles; dos dobles, cada media hora.

Frecuentemente de la toldilla se mandaba una maniobra. Entonces el hormiguero marinero de proa se dispersaba con una admirable celeridad, cada uno corría a su puesto: unos a las brazas o a las drizas. Otros trepaban por la table de jarcia, con la celeridad de monos, y se suspendían de las vergas.

El contraмаestre, un viejo, o vizcaíno o gallego, les animaba paternal:

– ¡Hala, muchachos!

– ¡Hala, hijos míos!

Crujían los motones y los cuadernales en un agrío chirrido; los fuertes cabos se ponían tensos como cuerdas de violín; las velas se hinchaban o desfallecían. En la toldilla el capitán o piloto, seguían tronando:

– ¡Salta escota de foques! ¡Acuartela botavara!

– Salta y cambia al medio!

El barco viraba por adelante ó arribaba. Como un punto final en un largo período, se oía entonces:

– ¡Forty la maniobra! Quería decir: acabado todo.

Los hombres sudorosos volvían al rancho, y los cuentos del tío Carando volvían a empezar. A las cuatro de la tarde se hacía la segunda comida. A la puesta del sol se colocaban los faroles, en dos largos tangones, el serviola, vigilante junto al castillo, al picar las campanas que indicaban las guardias, tenía que dar cuenta en un grito largo y musical de cómo se encontraban las luces...

– ¡Verde y clara! ¡Roja y triste!

Quería decir que la luz verde de estribor estaba bien; pero que la roja de babor lucía poco. El timonel finaba la salmodia, cantando el rumbo que seguía. Y así un día y otro; una noche y otra. El bergantín bajaba hacia el Sur, a lo largo de la costa de España, para coger el callejón de los alisios. Al séptimo día se columbraron a veinte millas de distancia por el S. O., tierras de la isla de Madera. Ya no se volverán a ver más tierras hasta la singladura 32. Se abocaba ya entonces el canal de Bahama, y el "Teresita" se puso de orza para reconocer la isla danesa de Saint Thomas.

El tiempo por estas latitudes antillanas estaba aturbonado y desfogaban frecuentes chubascos de lluvia y viento. La labor de la dotación era muy penosa; las maniobras muy frecuentes. En cuanto el chubasco se iniciaba, había que cargar velas ó que coger rizos. Luego a las dos horas, la calma renacía y se volvía a soltar el trapo otra vez. Pero estaba próximo el término del viaje. Se veía ya en relieve las escenas del puerto, en las jaraberías de San Juan,

bebiendo caña legítima, aplaudiendo a las negras cantoras... Así todos los tripulantes estaban alegres.

En la singladura 35, ya de noche, se vio la luz del faro de San Juan, a una distancia de catorce millas. ¡Hosana! ¡Aquella luz era el descanso, el puerto! Aquellos marineros podían cantar como en la vieja balada marítima inglesa:

*¡Oh captain, my captain! ¡Our fearful trip is done!
The ship has weather'd every rack, the prize we sought is won;
The port is near, the bells I hear...*

Se oían en las sombras las campanas que anunciaban el desespero de San Juan, la blanca ciudad perezosa. Con la luz indecisa del alba, entró el práctico y se dio fondo: dos horas después, un brillo de azoteas blancas, heridas; de campanarios acuchillados por la luz... ¡Puerto Rico!

Ha terminado el viaje, señores. El "Teresita" ha invertido, desde su salida de Santander, la friolera de ciento once días. Se salió el 10 de abril y se ha rendido el viaje el 31 de julio. En el viaje hubo dos arribadas, la de la Estaca de Vares y la de Coruña, y un grave peligro de naufragio.

Así eran, señores, los viajes de los barcos de vela. Hoy, en que Franco da, en unos horas, el salto del Atlántico, todo esto nos parece inconcebible, se ve como una cosa de la Edad Media. Y sin embargo, pasaba ayer.

Todavía está vivo – y Dios quiera que por muchos años – don Manuel Baldo-mero Araluce, capitán de uno de estos viajes. A él, como representante de una edad en que tanta personalidad tuvo nuestro pueblo, vaya mi saludo emocionado, y me atrevo a decirlo, el saludo unánime de todos vosotros. He dicho.

89.- El escenario de la bahía

Diario La Atalaya 9 de septiembre de 1926

El Real Club de Regatas tiene el propósito de edificar un pabellón a la orilla del mar, en el malecón de Puertochico, iniciando así el renacimiento de las aficiones navales en el pueblo. Días pasados vimos el proyecto en la secretaría del Real Club. Se trata de una construcción sencilla y elegante, que permitirá tener una terraza sobre el mar y un refugio para los botes y esquifes de los socios.

Hace tiempo se sentía esta necesidad. El maravilloso escenario de la bahía estaba abandonado por los santanderinos, cuando por su belleza y por su importancia debiera ser el ágora del pueblo. En Santander no existe apenas la afición a la mar. Unos cuantos señores sostienen, por compromiso, unos balandros en los que solo se embarcan los días de la regatas regias. El último de los santanderinos que sentían el mar, don Francisco López Iztueta, murió hace unos años y nadie heredó ni sus aficiones ni su entusiasmo. Este apartamiento del mar, este desinteresamiento de la vida marítima, se refleja en el número escaso de personas que siguen el paseo espléndido del muelle.

Los paseos por la bahía debieran ser el ejercicio preferente de la juventud. Nosotros recordamos la importancia que a los recreos náuticos se da en los puertos extranjeros. Los días festivos, la población se vuelca en el mar. Esquifes, vaporcitos resplandecientes de barnices y de dorados, con todo confort, pueblan los ríos y las radas en bellas excursiones domingueras.

En Santander no se ve más que unas docenas de botes sucios y unas gasolineras destinadas, principalmente, al servicio de viajeros y de equipajes de los trasatlánticos. Se puede decir que el esquife de recreo y de sport nos es completamente desconocido. Y es que falta afición. Falta afición a las cosas del mar, y buena prueba es la vida precaria que llevan Sociedades juveniles como el Club Náutico, fundado para fomentar esta afición.

Ahora el Club de Regatas trata de remediar esto. Su pabellón, al borde del mar, puede ser el primer paso necesario. También trata de alentar a las tripulaciones de muchachos "amateurs" que quieran practicar el deporte del remo. Solo así se conseguirá que la estirpe de nuestros remeros no desapa-

rezca. Los remeros profesionales, casi se han acabado ya. No es aventurado afirmar que al cabo de algunos años habrán desaparecido completamente. Si la juventud aficionada no los sustituye, dentro de unos años no habrá quien reme en Santander.

Hágase el pabellón que tiene proyectado el Real Club y apoyémosle todos para que el proyecto tanga una realidad próxima. Las últimas regatas de remos han demostrado todo el partido que a la bahía se le puede sacar. Empujemos a la población hacia el mar. Vivimos con el espíritu demasiado en tierra y bien se conoce en ello nuestra condición de castellanos llegados a la orilla del mar casualmente. Muchos de nuestros vicios de pueblo, responden a esta significación.

La iniciativa del Real Club de Regatas puede tener el valor de un cambio de frente. Hasta ahora, desde su edificio social, espléndido y suntuoso como es, no se podía ver la bahía. Para verla va a instalarse en el muelle. Todos, en la medida de nuestras fuerzas, debemos hacer algo parecido en persecución del mismo ideal.

PICK

90.- Pasajes, puerto de turismo

Diario La Atalaya 10 de septiembre de 1926

Todo lo que temíamos, contra lo que luchamos, ha ocurrido. En medio de la indiferencia glacial de Santander, que está en una disposición de espíritu propicia para dejarse arrebatar todo lo que fue, Pasajes se ha convertido en el puerto español de turismo.

Cuando nosotros iniciábamos nuestra campaña, se nos dijo que aquellos temores eran absurdos, que los proyectos que se fraguaban no pasaban de la categoría de sueños. Pues bien, Los sueños son realidades ya. El puerto guipuzcoano, contra el que no tenemos la menor aversión, y cuya prosperidad estimamos justa, porque premia el esfuerzo constante y generoso de sus hijos, ha debutado ya como puerto receptor de turistas, y de esta novedad dan cuenta extensa los periódicos donostiarros.

Los nuevos servicios del turismo trasatlántico los inició el *Manuel Arnús*, adscrito a estos fines por la Compañía Trasatlántica Española. Después del primer viaje, hecho con todo el estrépito de una “reclame” bien organizada, el *Arnús* ha realizado silenciosamente el primero de sus viajes ordinarios. A las doce de la mañana del día 7 llegó a Pasajes el trasatlántico español. “Y no pudo entrar – dice un periódico guipuzcoano – porque la marea no era propicia para la entrada. El *Arnús* se mantuvo a algunas millas dando bordadas, hasta las cuatro menos cuarto, hora en que, juzgado el momento oportuno, enfiló la entrada de la bahía”.

Llamamos la atención de nuestros lectores sobre estos detalles. En el puerto elegido por la Trasatlántica Española como fin de viaje del turismo norteamericano, el vapor de los viajes rápidos en que se aquilatan las horas y las fracciones de hora como un factor inapreciable, se pierden cuatro horas porque las condiciones del puerto no permiten la entrada más que en determinados momentos de marea. Esto no obsta para que ese puerto haya sido preferido al de Santander, por cuya canal pueden entrar los trasatlánticos en bajamares equinocciales y atracar a los muelles. Aún favoreciéndonos todo, se nos pospone. Excusamos decir lo que ocurriría si los términos del problema es-

tuviesen invertidos y si fuese en Santander donde los trasatlánticos tuviesen que esperar cuatro horas en el mar.

Llamamos sobre esto la atención a nuestros lectores, y volvemos a insistir en nuestros argumentos, tantas veces repetidos. Al establecer un puerto de turismo en Pasajes, se condena, en un plazo próximo, al puerto de Santander a la desaparición. Actualmente se puede decir que Santander vive casi exclusivamente de su tráfico trasatlántico, y dentro de este tráfico de la especialidad turística, es decir de los viajeros de cámara. Es una cosa que aún no han conseguido arrebatarnos ni Gijón ni Bilbao, que tantas cosas nos van quitando. Ahora se improvisa un nuevo enemigo y se habilita para ello el puerto de Pasajes.

Por si esto fuera poco, el proyecto del ferrocarril Burgos-Somosierra, en vías de realización, priva a Santander de la inapreciable ventaja de la menor distancia con Madrid. Cuando ese ferrocarril esté construido, será Bilbao el puerto más próximo.

Creemos que en todo ello deben fijar su atención los santanderinos. De seguir las cosas como hasta el presente, la decadencia, la anulación de nuestro puerto es indudable. Hay otras cosas más de las que quizá podamos hablar algún día. Por hoy nos limitamos a señalar estos hechos.

PICK

91.- Pesimismo

Diario La Atalaya 28 de septiembre de 1926

Somos pesimistas por naturaleza y especialmente en lo que se refiere al porvenir de nuestro pueblo.

Sabemos que al ser así, contrariamos las íntimas convicciones de un santanderino tan entusiasta y buen amigo nuestro, como el ex alcalde y presidente de la Cámara de Comercio don Luis Pereda.

Siempre que una nota pesimista nuestra aparece en estas columnas, don Luis Pereda nos llama y nos reconviene.

– *¡No hay que ser pesimistas! ¡Santander tiene un porvenir espléndido!* – nos dice.

Nosotros queremos convencernos y no podemos. Cada día un nuevo golpe pone en nuestras almas una desilusión y un desencanto.

Fuimos pesimistas cuando se dijo que el ferrocarril del Mediterráneo iba a ser la salvación de Santander. Entonces apuntábamos el peligro de que los bilbaínos captasen la nueva línea, haciendo derivar el tráfico hacia su puerto. Esto acaba de suceder.

Hoy es ya público que dos importantes Casas navieras suprimen la escala en nuestro puerto. Y eso, sin que Pasajes haya llegado a ser lo que aspira.

Nuestro amigo don Luis Pereda vendrá a decirnos que no tenemos razón y nos hablará de la prosperidad del Depósito franco. Ojalá sea él quien está en posesión de la verdad. Nosotros, cada vez que miramos a Bilbao y a Gijón temblamos. Ahora tenemos que mirar también a Pasajes.

Nubarrones negros vienen de todos los lados, y en Santander nadie se decide a abrir el paraguas.

PICK

92.- Nuestro pesimismo

Diario La Atalaya 1 de octubre de 1926

De nuestro pesimismo hablaba el otro día “La Región”. Lo atribuye a cansancio, a una porción de cosas complicadas que estamos muy lejos de sentir. Nuestro pesimismo es un pesimismo reflexivo y producido solo por una observación desapasionada de los hechos y del ambiente que nos rodea. Es, además, un pesimismo doloroso. Quisiéramos ser como esos que lo ven todo de color de rosa y en todo hallan motivo de satisfacción. Feliz vida la suya, dichosos sus sueños y bendito su divagar,

Un ejemplo de estos optimistas es el benemérito escritor que hace los fondos de “El Cantábrico”. Comentando días pasados, el estado de nuestros pleitos, su entusiasmo se desbordaba. La creación en Pasajes de un puerto de turismo le parecía motivo de regocijo más que de alarma. Vendría el incremento de la riqueza nacional. La captación por los bilbaínos del ferrocarril Santander-Mediterráneo, tampoco le causaba grandes inquietudes. También aumentará la riqueza de la nación; favorecerá a Bilbao, pero los beneficios serán tan cuantiosos que alcanzará también a Santander. Así no hay manera de entristecerse nunca.

Nosotros vemos las cosas desde otro punto de vista. La creación de los puertos artificiales de Gijón y Bilbao ha contribuido, indudablemente, al incremento de la riqueza patria, pero ha matado el porvenir trasatlántico de Santander. Gijón nos arrebató todo el movimiento de emigrantes. Bilbao se quedó con los suministros y reparaciones de los trasatlánticos. Santander, que era hace años la cabeza de las líneas a las Antillas, ha pasado a ser un mero puerto de escala en que los trasatlánticos solo se detienen unas horas. Todavía nos queda la preferencia que por nosotros tiene el pasaje de cámara, que en Santander encuentra más facilidades que en otros puertos; pero esa preferencia desaparecerá bien pronto: en cuanto Pasajes sea de hecho el puerto del turismo español.

Así vamos perdiendo todos nuestros medios de vida y de defensa. Bilbao, con una tenacidad de hierro, tiende a acortar la distancia que le separa de Madrid, batiendo la menor distancia actual de Santander. Ya ha conseguido

que sus rápidos lleguen a la corte en once horas y dieciséis minutos, y eso sin estar construido todavía el ferrocarril Burgos-Somosierra, que acortará definitivamente las distancias.

Nosotros, mientras tanto, dejamos hacer; nos consolamos con la esperanza de los trenes de frutas que llegarán desde Valencia a Santander, para embarcar aquí con destino a los puertos del Norte. Nadie coge un lápiz y hace números para calcular cuántos trenes serían precisos para traer a Santander la carga de un vapor de cuatro mil toneladas y a qué precio resultaría cada naranja transportada así. Soñamos con que los ingleses partan en dos sus viajes marítimos a la India, aprovechando el recorrido de tierra por España. ¡Si que es soñar! El viaje así no ganaría ni en comodidad ni en economía y los viajeros preferirán, seguramente vivir tres ó cuatro días más en la lujosa cabina de un trasatlántico a hacer dos trasbordos molestísimos y a la perspectiva no muy agradable de un largo recorrido en tren.

Mientras los demás van a lo práctico, nosotros soñamos y no caemos en la cuenta de que si todos esos sueños pudieran ser un día realidades, no lo serían a beneficio nuestro, porque nuestros vecinos se prepararán sólidamente para poder disputarnos hasta la ilusión.

Si la naranja pudiese venir desde el Mediterráneo al Cantábrico, sería en Bilbao donde se embarcaría, porque para eso se están preparando ya los bilbaínos con una tenacidad y una clarividencia admirable.

Nuestro pesimismo no es un pesimismo negativo. Es un pesimismo fecundo. Tiende a galvanizar los ánimos y a hacer que se interese la gente en los problemas de la ciudad.

PICK

93.- El hinterland y el puerto

Diario La Atalaya 2 de octubre de 1926

A Santander le ha perjudicado enormemente su magnífica bahía natural. Nos hemos dormido a su orilla, admirándola y cantándola. Nos ha pasado algo de lo que a esos hombres que nacen con la ilusión de que son ricos y que, por creerlo, no se preocupan ya de más. Luego resulta que no lo son y andan desorientados dando vueltas en torno a los talegos de su pretendida riqueza. Nosotros no hacemos más que dar vueltas en torno a la bahía. En nuestra vida nos hemos cruzado con tres o cuatro generaciones que tenían por lema el mismo motivo sentimental: ¡Nuestra bahía es incomparable...!

Cuando éramos niños, los bilbaínos estaban echando al agua los bloques de su rompeolas. Los santanderinos, que eran hombres entonces, se reían mucho: ¡Hay que ver a esos bilbaínos arrojando dinero al mar! ¡Dinero a los peces!

La risa se nos heló pronto en la cara. Aquellos bloques iban montándose unos sobre otros y constituían un rompeolas. Aquél rompeolas fue luego el magnífico puerto exterior de Bilbao.

Nosotros seguimos fieles a nuestro culto a la bahía incomparable, culto literario y verbal más que culto efectivo, porque en fin de cuentas a ninguno de los santanderinos les preocupa nada la bahía ni se toma por ella el menor interés. Creemos que con tener la bahía lo tenemos todo y no nos damos cuenta de que las bahías y los puertos, por muy hermosos que sean, no son nada si no tienen una riqueza creada detrás. Es decir, que los puertos son siempre posteriores a la riqueza y una consecuencia obligada de ella. Pocos son los casos en que el hecho geográfico de un puerto determina el engrandecimiento de una región.

Ejemplos los tenemos en España abundantes. Las más bellas y capaces bahías españolas corresponden a trozos pobrísimos de costa y a ciudades insignificantes. En Levante está la bahía de Rosas, una de las más bellas del mundo. En el Noroeste tenemos Villagarcía, Muros y otras rías gallegas. El caso de Cádiz puede también ponerse como ejemplo. Cádiz tiene un puerto natural

hermoso. Sin embargo, la población no corresponde al puerto y el comercio marítimo gaditano está en una franca decadencia.

En cambio, entre los puertos de más movimiento de España figuran Bilbao y Gijón, donde hace aún pocos años no existía puerto. Pero Bilbao y Gijón tenían riqueza y esta riqueza hizo que los puertos se construyeran, a pesar de las dificultades casi insuperables que la Naturaleza oponía.

Los buques del comercio no buscan para sus escalas los puertos de mejores condiciones, sino los puertos donde se les pueda cargar. Por eso acudían a Gijón y a Bilbao, aún antes de que allí existieran condiciones de relativa seguridad. Iban afrontando el naufragio posible, porque el interés comercial los llevaba allí. En cambio, no iban ni a Villagarcía ni a Rosas, donde podían estar fondeados con absoluta seguridad.

Creemos haber demostrado con esa somera enumeración que los menos importante para el porvenir de un puerto es el puerto mismo. Lo esencial es su "hinterland", la zona que se extiende detrás y a la que el puerto sirve. Un puerto, por mediocre que sea, siempre que tenga un "hinterland" rico y fáciles medios de comunicación con él, será un puerto floreciente. Un gran puerto natural con un "hinterland" pobre y con comunicaciones defectuosas, será un puerto lánguido.

Cuando aún el hombre no había soñado en enmendar la plana a la Naturaleza, los productos naturales buscaban la salida al mar por los puertos geográficos. Aquella fue la época del esplendor de Santander. Las harinas de Castilla, al ir a América, se dirigían hacia el puerto que la Naturaleza daba ya hecho. En Santander se vivía entonces muy bien. Fue cuando se alzó la soberbia línea de casas del Muelle. Los santanderinos creyeron que aquello iba a durar toda la vida y no se ocuparon de crear otra riqueza más. Así nos sorprendió la pérdida de las colonias y la muerte del mercado harinero. Después, nuestro puerto se defendió con la exportación de minerales. Fue un hecho esporádico que precedió a la guerra europea y la anunció a los espíritus avisados.

Pero aquello pasó también, y hoy Santander se encuentra con su gran puerto en condiciones de notoria desventaja con respecto a otros puertos que fueron construidos mientras tanto, y que servían a zonas donde se había creado una gran riqueza agrícola e industrial. Por ejemplo Bilbao que, además de su cuenca minera inagotable, tiene por "hinterland" dos de las regiones agrícolas más ricas de España, Aragón y La Rioja. Por ejemplo Gijón, que sirve los productos de su cuenca hullera, la primera y casi única de España. En Santan-

der no tenemos detrás más que las regiones trigueras de Castilla. Hoy, que nuestro trigo no se exporta, este “hinterland” nos es inútil casi en absoluto. Nos podíamos haber defendido con los ferrocarriles; pero hasta en eso hemos tenido desgracia, o más bien hemos creado esa desgracia con nuestra incuria. El ferrocarril del Norte, en vez de ser un auxiliar de Santander ha sido su enemigo, sometiéndose a tarifas onerosas y a servicios siempre deficientes. Véase como ejemplo lo ocurrido con el trozo de Alar a Santander, y conste que los párrafos que siguen no son nuestros, sino de un autorizado documento que ha llegado a nosotros y en que se estudian estos mismos problemas competentemente:

“Y no es esto lo que solamente perjudica, sino las actuales tarifas de Alar a Santander. Las Corporaciones locales pidieron muchas veces a la Compañía del Norte la rebaja de estas tarifas, hasta equipararlas a las de otras líneas que las tienen inferiores, y la Compañía siempre contestó que tenía a su cargo las obligaciones de la línea desde su adquisición y que dichas obligaciones tenían interés – seis por ciento – superior al de otras líneas en general y que este exceso exigía un aumento en la recaudación. Pero desaparecieron las obligaciones de Alar, que fueron totalmente amortizadas, y quedó esta línea en situación económica excepcional respecto a todas las demás de la Compañía, por ser la única libre de hipoteca. Parecía razonable que un cambio tan importante que supone la desaparición de la razón fundamental debía tener como consecuencia inmediata, la baja de las tarifas, no solo hasta igualarse, sino por debajo de las correspondientes a las líneas hipotecadas. Pero nada de eso ha sucedido”.

No se entienda por el contenido de este primer artículo que tratamos de llevar al ánimo del lector el convencimiento de que el puerto es un factor insignificante. Tratamos solamente de establecer una graduación de valores; primero el “hinterland” rico; luego el puerto, cuanto más cómodo y más provisto de moderno “outillage” mejor.

En otro artículo nos ocuparemos de las condiciones de nuestro puerto y de sus servicios, comparándole con otros puertos próximos que nos hacen una ruinosa competencia.

94.- El problema del puerto

Diario La Atalaya 4 de noviembre de 1926

Volvemos otra vez al problema del puerto, del que ya hemos hablado tantas veces. Pero la realidad se echa sobre nosotros y cada vez que queremos libertarnos de ella, nos impone su peso. Ahora anda por ahí una comisión de la Sociedad de Hoteleros, benemérita institución, que al defender sus intereses particulares, defiende los del pueblo en que radica. ¡Ah, si todos defendiesen sus intereses particulares así! Lo triste es que a la mayor parte de los santanderinos se les da una higa de lo propio y de lo ajeno. Lo que interesa es vivir al día, tener el duro para ir al café y asistir al foot-ball o al cine. Mañana, Dios dirá. Y Dios suele decir mañana cosas verdaderamente muy duras; porque empezó por decir: ayúdate y te ayudaré.

Esta comisión del gremio de hoteleros anda recabando adhesiones entre las personalidades salientes del pueblo, en favor del puerto. Simultáneamente con esta iniciativa, algunos periódicos han aventurado su opinión, lo cual ya es de agradecer; porque generalmente la prudente norma de los santanderinos es no decir esta boca es mía. Así, a toro pasado, cualquiera puede presumir de Belmonte.

Estos días se han dicho algunas cosas. Hay quien afirma que el problema de Santander estriba en que la bahía tenga mayores calados que en la actualidad. No nos parece completamente un despropósito. Cuanto mayor calado tenga la bahía mejor; pero no creemos que de eso dependa, exclusivamente, la resolución del problema.

En cuanto a calados tendremos siempre desventaja. Los puertos artificiales, por lo mismo que se construyen donde el hombre quiere, tienen el problema del calado resuelto. Van a buscar las grandes profundidades y a ampararlas con escolleras de protección. En cambio las bahías, los puertos que nos dio hechos la Naturaleza, son de calados restringidos. El problema está planteado en estos términos: Los pueblos de puertos artificiales encuentran el calado ya hecho y no tienen que preocuparse más que de la protección. En cambio, los pueblos de bahía tienen la protección por obra y gracia de la Naturaleza, pero tienen que preocuparse del calado.

La conservación del calado de una bahía natural es costosísima. En cambio la conservación de las obras permanentes en los puertos artificiales, únicas a las que hay que atender, no tiene apenas importancia.

Decimos todo esto para que el público se dé cuenta de las dificultades con que tropieza nuestro puerto en la competencia con puertos artificiales ya construidos y que, por lo tanto, están en pleno rendimiento.

De momento, no creemos que el problema de los puertos españoles sea un problema de calado. La característica de los barcos nuevos es el aumento de la capacidad de transporte con la mayor economía de los puntales. Los grandes paquebotes, actualmente en navegación, son barcos de relativamente poco calado. Esto no quiere decir que no lleguen a construirse buques que impongan el empleo de las profundidades máximas.

Pero el problema no es ese todavía. Hoy Santander, con una escrupulosa policía de sus fondos, puede atender suficientemente a las necesidades de su tráfico. El problema principal del puerto, lo hemos dicho muchas veces y no nos cansaremos de repetirlo, es un "hinterland" rico y unas comunicaciones fáciles y económicas. Por eso nos asombramos hace días cuando oíamos que la construcción Somosierra-Burgos, que va a privar a Santander de la menor distancia con Madrid y que, por lo tanto, va a ponernos en desiguales condiciones económicas, debía ser acogida con júbilo por nuestro pueblo.

En Santander parece que hemos perdido todos la cabeza. Los días se suceden, se amontonan los conflictos y no se vé una orientación, no surge una chispa de luz que ilumine el caos. Andamos todos a tientas y proponemos lo primero que se nos ocurre, sin pararnos a meditar en si nos será conveniente. Por hoy, nuestro aplauso para esos industriales hoteleros, fibra viva del corazón de la ciudad, que sienten la responsabilidad de los días que viven. Si todos fuéramos como ellos, muchos fantasmas que hoy nos atemorizan, habrían dejado de asustarnos.

PICK

95.- Un barco santanderino produce expectación en Londres

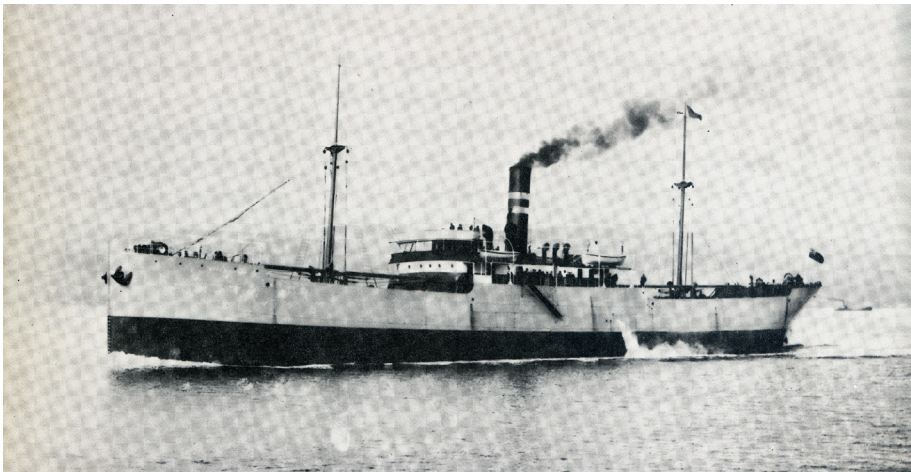
Diario La Atalaya 20 de noviembre de 1926

“The Sunday News” es una especie de “Noticiero del Lunes” español, solo que en vez de los lunes aparece, en Londres, los domingos.

Repasando ayer su varia y copiosa lectura, nos encontramos con un suelto que nos interesa como santanderinos. Se titula así: “El humilde oficio de un barco heroico, el River Clyde descargando carbón en el Támesis”.

Como recordarán nuestros lectores, el *River Clyde* es actualmente el vapor santanderino *Ángela*, propiedad de don Arturo Pardo. El suelto del periódico inglés dice así:

“Sucio, lamentable, con bandera extranjera, un barco está actualmente descargando carbón en Beckton Gas Works. Su misión actual es modesta, pero tiene un pasado glorioso. Tuvo una hora famosa en que todos los ojos del mundo estuvieron puestos en él.



Vapor River Clyde
Archivo Vicente Sanahuja

Actualmente pertenece a la bandera española, y se llama *Ángela*. Conduce un cargamento de carbón americano. Anteriormente perteneció a la Armada real, se llamó *River Clyde* y condujo a las mortíferas riberas de Gallipoli, la más brillante expedición de bravos que se sacrificó por una noble causa.

En sus escotillas llevó, a la tremenda empresa del 25 de abril de 1915, dos batallones de la famosa 29 división. Al atardecer de la noche de un sábado, el *River Clyde* salió de la isla de Tenedos y, en las primeras luces de la mañana del domingo, encalló en las rocas de la extremidad de la Península de Gallipoli. En sus costados se abrieron puertas de hierro, bajo las cuales se alinearon lanchones formando puentes hasta la orilla y por ellos salieron los hombres en él embarcados hasta la playa.

Así el *River Clyde* inició la campaña de Gallipoli, el hecho más dramático de toda la guerra.

En 1920 fue vendido, a pesar de las protestas que contra esta venta se elevaron en Inglaterra, a sus actuales propietarios españoles, en la suma de 11.500 libras”.

PICK

96.- A propósito de un artículo Apuntes para la historia de Santander I

Diario La Atalaya 21 de noviembre de 1926

Nuestro estimado colega “El Cantábrico”, en su editorial de ayer, consagrado a enaltecer, como es justo, la memoria del inolvidable don Antonio Fernández Baladrón, y de pasada, y, muy justamente también, la de muchos santanderinos eminentes de su generación, establece unas premisas con la que, a pesar de nuestra aquiescencia y nuestra adhesión a los elogios ya indicados, no podemos estar conformes.

Digamos de paso que celebramos ese artículo del colega, pues aparte del placer que nos causa su galana forma, nos da ocasión para fijar una vez más algunos puntos que se nos antojan interesantes y que pueden servir de apuntes para una historia futura de Santander.

Habla “El Cantábrico” del tiempo pasado, el último tercio del siglo XIX y los albores del siglo actual, y fija en ese tiempo la verdadera Edad de Oro de Santander. A creerle, era aquello una Arcadia. *“Era la nuestra una ciudad, dice, que se amaba a si misma, que era ególatra al buen sentido bilbaíno. Tenía su cabeza, en la vanguardia de sus elementos creadores, a unos pocos hombres activos e inteligentes, resueltos, decididos... Se agitaba la pública opinión y ellos auscultaban con el fino oído de su buena voluntad las internas palpitaciones... Peregrinaban a Madrid en tono de quejumbrosos o en son de pedigüeños y no volvían, generalmente, con vagas promesas, sino con tangibles realidades... Eran aquellos unos tiempos en que había en Santander tal ligazón, tal enlace entre el capital y el trabajo que toda feliz iniciativa salía adelante para bien del rico y para bien del pobre”.*

No para aquí el chaparrón de las bienandanzas y fortunas del Santander de entonces.

“¡Cómo iba progresando Santander! – clama “El Cantábrico” – Si había que suplicar, se suplicaba, y si había que exigir, se exigía; y cada vez que vemos pasar ante nosotros ese viejo material del Norte que va a Madrid enganchado a los trenes mixtos, pensamos en los anhelos del pueblo santanderino que llevaron a Madrid en esos coches de primera a aquellos hombres tan buenos

y en las respuestas satisfactorias, en las promesas leales, en las concesiones efectivas que trajeron en días en que prosperaba Santander, porque aquí, ricos y pobres, nos amábamos los unos a los otros”.

Lo dicho: Una Arcadia. Para que no faltase nada en aquellos bienaventurados días, no había ni política; lo insinúa “El Cantábrico”, asegurando que la política vino después. “Cuando todos queríamos tener nuestra influencia – son sus frases – y surgieron otras figuras representativas, adventicias y sin base”. Menos mal que reconoce que alguna de esas figuras representó valientemente la buena tradición de “Santander, ante todo y sobre todo”. “*Y es una pena – agrega – que no tuviese más pedestal que el partidismo”.*

Vamos a cuentas. Esa Edad de Oro, que tan elocuentemente canta “El Cantábrico”, es precisamente la época calamitosa en que Santander se estancó. En que los puertos rivales nos ganaron la actual delantera y en que Santander, desprovisto en absoluto de influencia, no pesaba nada en la distribución de los recursos nacionales. Los elementos directores de aquel tiempo, con una excelente voluntad, con un gran entusiasmo por su pueblo, siguieron una táctica equivocada. Irían muchas veces a Madrid, pero lo cierto es que no trajeron cosa que valiese la pena. Por conseguir no consiguieron que el ferrocarril del Norte modificase con un sentido de justicia unas tarifas que eran la muerte de nuestro pueblo.

Santander no tenía entonces más que el monopolio del comercio trasatlántico en el litoral; y eso lo tenía, no por los buenos oficios de nadie, sino porque en el mar Cantábrico no había otro puerto en que los trasatlánticos pudiesen entrar. Pero ya por entonces, Bilbao y Gijón comenzaron a construir sus puertos artificiales, y en vez de haber prevenido a la opinión de lo que eso podía suponer para nosotros, la Prensa y los elementos directores de entonces, adormecían al pueblo en una estúpida confianza, tomando a broma a los bilbaínos que se empeñaban en llevar a los trasatlánticos de Cuba a su ría.

En política, también era el pueblo un desastre. No es cierto que la política viniera después y que viniera para mal. La política mala, la política funesta para Santander es de esa época precisamente. Como que esa Edad de Oro fue la Edad de Oro del viesquismo. ¿Ha olvidado ya “El Cantábrico” lo que el viesquismo fue en Santander? Era la representación de la provincia, vinculada en una familia tan ajena a nuestras inquietudes y a nuestros intereses, que ni venía por el pueblo. Hubo ocasión en que el representante de esa dinastía recibió el acta en su despacho de Madrid, como recibía las rentas de sus fincas, y ni se dignó tomar posesión en toda la legislatura. Reinaba, ciertamente,

una admirable concordia. La capital votaba invariablemente a los candidatos republicanos y elegía mayorías republicanas para el Ayuntamiento, pero los pueblos daban la victoria al viesquismo.

Fue mucho después, en la época de Ruano, cuando los monárquicos empezaron a tener mayorías en la capital. Patronos y obreros se llevaban muy bien, ¡como no había obreros apenas! La industria santanderina era tan rudimentaria y tan exigua, que sacando dos o tres nombres, y a la cabeza de ellos el del insigne don José María Quijano, no había apenas industriales en la Montaña. El puerto vivía por la inercia. Toda la línea de muelles de Maliaño era de propiedad particular de la señora marquesa de Manzanedo; y hasta mucho después de liquidada esa época, no se hizo cargo de ellos la Junta de Obras del Puerto. Rescató esos muelles para Santander don Eduardo Pérez del Molino, que presidía entonces la Junta de Obras del Puerto; y prueba de nuestro desapasionamiento al enjuiciar estas cuestiones, es que consignamos lealmente este hecho.

Esa época que “El Cantábrico” ensalza y a la que por lo visto quisiera volver, no es la del brioso renacimiento santanderino que se inició pujante ya empezado el siglo. Para que ese resurgimiento fuera posible, hubo que acabar con lo anterior. Esto fue lo que hicieron en la provincia, Hontoria y en la capital Luis Martínez. Ninguno de ellos era figura adventicia y sin base. Hontoria trajo a la política un viejo prestigio familiar; Luis Martínez, su juventud y su entusiasmo. Los dos sobre las ruinas del viesquismo, empezaron a alzar un Santander nuevo. Pero eso fue mucho después, no en la época a que se refiere “El Cantábrico”.

En 1890, en el momento más característico de esa supuesta Edad de Oro, se publicó un libro muy interesante titulado “De Cantabria” y que es como el resumen de la vida de la Montaña en aquellos años. En ese libro hay un documentadísimo artículo de un distinguido hombre de Ciencia, don José María Cagigal. El artículo se titula: “La industria en la provincia de Santander”. Contiene datos interesantes que necesariamente hemos de utilizarlos en estos apuntes que hoy iniciamos, sin propósito de polémica, y solamente con la intención de dejar bien fijado un punto de la historia de Santander.

Pero como no hemos extendido ya demasiado, pondremos aquí punto final y dejaremos la continuación para otro día.

97.- A propósito de un artículo Apuntes para la historia de Santander II

Diario La Atalaya 23 de noviembre de 1926

Decíamos el domingo que la época presentada por el articulista de “El Cantábrico” como la época modelo de Santander, en que todas las actividades estaban en curso, todos los santanderinos se auxiliaban y se respetaban, había sido, contra lo que el articulista decía, la época responsable de la actual decadencia de Santander, y hoy volvemos a repetirlo.

Aquellos años – aunque el articulista no los determina, da como datos para fijarlos, los nombres de unas beneméritas personalidades –, aquellos años repetimos, son los mismos años en que Barcelona, modernizando el “outillage” de sus fábricas, celebraba su grandiosa exposición, inaugurada por la Reina regente. Son los mismos años en que Bilbao, lanzado a una velocidad vertiginosa por el genio de unos hombres como Chávarri, los Ibarra, Martínez de la Riva y Echevarrieta, creaba su formidable industria y acometía la empresa de su puerto exterior. Los mismos años en que Asturias, bajo el caciquismo paternal y fecundo de los Pidal, se preparaba a convertir el puerto de pataches de Gijón en un gran puerto trasatlántico. Era la época en la que en toda España se iniciaba un potente renacimiento industrial que malogró en parte la guerra de Cuba.

¿Qué hacía Santander mientras tanto? ¿Qué hacían los elementos directores de Santander? Frente a los Ríus y Taulet, de Cataluña; frente a los Chávarri y Echevarrieta, de Bilbao; frente a los Pidales asturianos, nosotros confiábamos el timón de nuestros destinos a la familia de los Viesca, que vivían en un desdeñoso y ofensivo apartamiento de nuestros intereses.

En Santander apenas existía industria. El pretendido bienestar de las clases humildes en aquellos tiempos, es pura leyenda. Nosotros recordamos, como recuerdos de nuestra infancia, el espectáculo de los niños descalzos que pululaban por las calles. Aquella compenetración entre todas las clases es un puro mito. Un sordo malestar, un rencor mal contenido separaba a los dirigidos de los dirigentes y se manifestaba con cualquier ocasión. De aquel tiempo es el motín contra el Ayuntamiento y el saqueo de las casas de los concejales.

Respecto a la industria, en aquel período de renacimiento nacional, el señor Cagigal, en su estudio aparecido en el año 1890, solo señala las siguientes fábricas establecidas en la Montaña: La Refinería Montañesa, de los señores Puig y Hermanos, la Cruz Blanca, fundada por un extranjero don Enrique Meng, los talleres de Dóriga en San Martín, la fábrica de jabón de “La Rosario”; una de bisagras y chapas de acero que funcionaba en Maliaño; una de yutes y estopa en San Martín; La Austríaca también fábrica de cervezas, que fundó, arruinándose, el marqués de Valbuena, y algunos talleres metalúrgicos y de fundición, entre los que destacaba el del señor Corcho. Esta era toda la industria de la población en aquellos tiempos. En la provincia las fábricas no pasaban de media docena. Únase a esto el daño que nos causaban las tarifas onerosas del Norte y se podrá formar idea de las desventajosas condiciones en que afrontaba Santander la competencia con las nacientes industrias vecinas.

El señor Cagigal hacía en su trabajo el siguiente desconsolador bosquejo de nuestro atraso industrial:

“Dejamos de utilizar una gran cantidad de materias nitrogenadas, sin convertirlas en cianuros, cuando la sal amarilla de Gmelin y el azul de Prusia se venden a buen precio.

Da grima y vergüenza que en nuestro puerto se embarquen tantos cargamentos de huesos, cuando no tenemos una fábrica de fósforo, ni de negro animal, ni de abonos químicos, ni de cola ni de nada.

Trapo viejo, paja de maíz ó de otras clases, maderas diversas, otras sustancias vegetales, vean ustedes las primeras materias para fabricar el papel y, sin embargo, no le fabricamos.

Son tan numerosas y tan importantes las industrias que podrían y debían plantearse y explotarse en la provincia, que casi me arrepiento de haber hecho a vuela pluma el anterior ligerísimo bosquejo”.

Respecto a la actuación de los elementos directores que “El Cantábrico” tanto alababa, el señor Cagigal se expresa así:

“Dada la existencia de primeras materias y lo accidentado del terreno, por cuyo motivo tanto abundan los saltos de agua, ¿se ha cuidado la Diputación de poner todos los medios que están a su alcance para facilitar la instalación de industrias...? La Diputación de Santander puede hacer los mayores sacrificios para que se construya el ferrocarril del Meridiano, bien segura que no merecerá la menor censura, pero las vías de carácter secundario debe estudiarlas mucho y procurar que respondan siempre al interés general.

Se habla mucho del ferrocarril de Vizcaya a la Robla, como de un hecho próximo a realizarse. ¿Se ha preocupado la Diputación del trazado que dentro de poco contará con la aprobación del Gobierno? ¿Ha intentado siquiera que se aproxime a nuestro puerto? Cuestión es ésta importantísima, tanto como descuidada. Y luego alzaremos el grito porque la nueva Empresa trata a Santander como la del Norte”.

Insistimos en que aquella fue la verdadera época responsable de la decadencia santanderina. Luego vino la reacción. A principios del siglo, cuando perdidas las colonias, la repatriación de capitales obligó a emplearlos en la Montaña. Pero fueron hombres nuevos los que lo hicieron. Destaquemos dos nombres insignes: don José María Quijano y don Alfredo Alday. A ellos se debió principalmente la fundación de los Altos Hornos, nacidos con cerca de treinta años de retraso respecto a los de Vizcaya. Y otros hombres también, que surgieron en la política, arrumbando los sistemas viejos. Aquella política que “El Cantábrico” cree que fue dañosa, fue salvadora para Santander. Tuvo, entre otros méritos, la virtud de hacer intervenir en la vida pública a la juventud dorada santanderina que hasta entonces había permanecido alejada de estos afanes. Alrededor de la bandera renovadora de Hontoria se agruparon jóvenes como Felipe Quintana, el primer marqués de Robrero; don Luis Martínez, don Juan Ruano, que fue elegido concejal sin tener la edad prescrita por ley y recién acabada la carrera; don Pedro Acha, don Gabriel María Pombo, don Aureo Gómez, don Roberto Basáñez, don Ramiro Pérez Eizaguirre, el conde de Mansilla y muchos más.

En campos opuestos, otros jóvenes de positivo mérito se dieron a conocer, como don Tomás Agüero y don Leopoldo Pardo Iruleta. Aquella oleada juvenil impulsó el progreso urbano de Santander. Hizo la obra del Boulevard, construyó el nuevo puente de Atarazanas y edificó el Palacio real de la Magdalena. Santander empezó a tener el carácter de una capital moderna. Fueron éstos unos años de generoso y sincero optimismo. Pero, repetimos, que todo aquello hubo que alzarlo sobre las ruinas del Santander viejo, sustituyendo los antiguos valores inútiles y fracasados. Lo que siguió es historia contemporánea que está en el ánimo de todos y no lo hemos de recordar. Cada santanderino lo recuerda. Todos sabemos lo que hizo cada cual y sobre los actuales silencios se elevará mañana el fallo desapasionado de la Historia, haciendo cumplida e inflexible justicia. Nosotros esperamos tranquilos ese fallo.

98.- El capitán de la barba roja

Diario La Atalaya 12 de diciembre de 1926

De aquellos lejanos días tormentosos en que andaba por el mar y por tierra con un ímpetu de capitán corsario, solo le queda a Antonio Cuervas Mons la barba roja, su hermosa barba roja, acaso la única barba viva hoy en España y su traje y su gorra de paño azul marino. Ahora, en Oviedo, casado ya, desempeñando un puesto importante y preocupándose de cosas serias, el Cuervas actual conserva del Cuervas viejo, o mejor dicho del Cuervas joven, el pergeño físico y la indumentaria.

Nosotros le recordamos todavía en sus tiempos de oficial brillante de la Transatlántica, cuando estuvo a punto de casarse con una auténtica hija del Celeste Imperio, vástago de un rico negociante de Cantón, y cuando con su vistoso uniforme de gala, formaba muy solemnemente en las procesiones con gran asombro de las modistillas que le saludaban con alborozo:

– Mira el capitán de la barba roja.

Porque Cuervas fue siempre el capitán de la barba roja y lo sigue siendo todavía. Así se firma en los trabajos periodísticos que sobre asuntos náuticos o hulleros publica en la Prensa asturiana. Capitán “Barba Roja” o “Jorge”, porque Cuervas periodista firma de mil maneras. En el periodismo, como en el mar, Cuervas sigue siendo un hombre infatigable y tempestuoso: un verdadero hombre de acción.

Era necesario decir todo esto para dar cuenta de la admirable labor que este marino montañés está realizando en Asturias, al tratar con un claro sentido de la realidad y la justicia un problema tan interesante para la economía nacional como el problema hullero. Nuestro colega “La Voz de Asturias” ha publicado centenares de artículos con el pseudónimo de “Jorge”. De la importancia de esta campaña dan idea los comentarios que suscita.

“La Aurora Social”, el órgano de los socialistas asturianos se expresa así “No conozco a ese “Jorge” que sigue siendo para mi el periodista o el escritor anónimo; pero no creo sea condición precisa conocer a la persona para declarar que su campaña resulta simpática”.

“Por menos motivo se ha donado por suscripción popular alguna pluma de oro. No quiero decir con esto que donemos otra al autor de ese batiburrillo marítimo-hullero. Es más, no sólo no propugnaríamos esa idea, sino que no figuraríamos en las listas de donantes, porque estimamos que en la campaña de “Jorge” no hay merecimiento alguno, por cuanto solo está encarnado en ella el cumplimiento del deber de un hombre que siente un acendrado cariño y amor por la prosperidad y el incremento de la industria. Además, no son plumas de oro las que precisa este problema, sino plumas que imiten a la de “Jorge” y que con ella rivalicen en la campaña de saneamiento de este problema, en cuyo fondo pueden verse negocios más negros que el propio carbón”.

“El Progreso de Asturias”, dice también:

“Son realmente notables los artículos que viene publicando en “La Voz de Asturias”, bajo el pseudónimo de “Jorge”, una distinguida personalidad que conoce bien el problema hullero asturiano y discurre sobre él con independencia y desenfado”.

Podríamos citar muchos más testimonios elogiosos, pero basta lo transcrito ya para dar idea de cómo el capitán “Barba Roja”, en su actual aspecto de hombre de negocios, sigue siendo el mismo hombre de lucha y de triunfos que cuando lucía por los puertos del mundo el elegante indumento de oficial de la Trasatlántica.

*“Capitán de los tercios de España,
señor capitán...”*

PICK

99.- El optimismo de El Cantábrico

Diario La Atalaya 23 de diciembre de 1926

Tiene nuestro querido colega “El Cantábrico” un optimismo admirable con que engalana sus artículos de fondo en los momentos críticos. De ese optimismo nos hemos ocupado en varias ocasiones y ayer ha vuelto de nuevo a lucir el sol.

Trata del problema del puerto y del ferrocarril del Mediterráneo. Ya saben nuestros lectores que ese ferrocarril en que tantas esperanzas se pusieron, está a punto de quedarse a mitad de camino. La Compañía constructora trata ahora de obtener autorización para que la nueva línea llegue solo a Mataporquera en vez de desembocar, como figura en el proyecto, en Santander. Es decir, que desde Mataporquera, el servicio del Mediterráneo tendrá que venir por la línea del Norte, ó lo que es lo mismo, que la Compañía del Norte tendrá en sus manos la llave de la nueva línea.

Y como la Compañía del Norte está dominada y dirigida por los bilbaínos, y como por esa influencia, y para neutralizar los efectos de nuestro nonato ferrocarril, ha adquirido el Central de Aragón y el de Bilbao a Portugalete, no es temerario suponer que tratará de echarnos la llave, sirviéndose de ese trozo de Santander a Mataporquera, como de un tope en que se detengan y se rompan nuestros sueños mediterráneos.

“El Cantábrico” no lo ve así:

“En último término – dice – tenga ó no tenga en Santander su estación capital, la línea del Cantábrico al Mediterráneo; empalme o no empalme esta línea con la del Norte, en la lucha por la absorción del tráfico, habrá beneficios para los dos puertos fraternalmente rivales, para Santander y para Bilbao”.

“Habrá beneficio para todos. Y a esto hay que tender, a que la intensidad del tráfico beneficie a la vez a los rivales. Del egoísmo acaparador nunca hemos sido partidarios, a pesar de creer forzosamente en el localismo bien administrado”.

Vamos a entrar, pues, en un régimen de familia bien avenida. Nos repartiremos fraternalmente todo lo que haya. Tan fraternalmente como nos lo repartimos ahora; y a la vista está lo que pasa con los suministros de la Tratatlan-

tica. Bilbao se lleva las provisiones y a nosotros nos deja el espectáculo de los trasatlánticos entrando majestuosamente en nuestra bahía y volviendo a zarpar a las dos horas.

Pero no debemos ser ambiciosos y en esto tiene razón “El Cantábrico”. Si hasta ahora Bilbao reparte todo fraternalmente con nosotros, calcúlese lo que será en adelante cuando tenga en su mano los accesos a nuestro puerto. Entonces su generosidad se desbordará en términos insospechados.

PICK

100.- La ficción del salvamento de náufragos en España

Diario La Atalaya 27 de enero de 1927

La Montaña, revista de la colonia montañesa.

La Habana 20 de febrero de 1927

Con motivo del naufragio del vapor Retuerto, que ha costado la vida a diez y siete tripulantes, después de una agonía de muchas horas, se vuelve a poner sobre el tapete el tema de la ineficacia de las actuales organizaciones españolas de salvamento de náufragos.

Dicen los relatos de la desgracia, que el buque naufrago quedó varado a cincuenta metros de la playa. A esos cincuenta metros, no se pudo establecer comunicación. Todos los procedimientos que se intentaron fueron vanos. Los salvadores no disponían de un salvavidas apto para intentar salvar la rompiente. Los náufragos intentaron el paso con sus propios botes, que se hundieron. En fin, una catástrofe.

Nosotros recordamos lo que ocurrió en Santander con el naufragio del Arinda Mendi. También entonces, en toda una larga noche de agonía, no se consiguió establecer un medio de salvación eficaz. A la mañana, las olas misericordiosas, en un milagro que tardará siglos en repetirse, fueron dejando en tierra, uno a uno, a los náufragos exánimes, que se confiaban a su merced.

Entonces se habló mucho de estas deficiencias, y no sabemos si se habrán corregido; pero lo que si afirmamos es que la organización del salvamento de náufragos es viciosa en España. Ya es una vergüenza que este organismo, de importancia vital, tenga un carácter especialísimo, que atienda a sus gastos principalmente con limosnas. Lo natural sería que fuese un organismo oficial, con personal técnico y facultativo, que cobrase de los presupuestos nacionales y que estuviese sujeto a las responsabilidades de todo funcionario nacional.

No es así. Las brigadas se reclutan de un modo arbitrario, careciendo de entrenamiento y de disciplina. El material se pudre en los almacenes, y cuando quiere emplearse, está inútil. Así ocurre que a cincuenta metros de las playas puedan ahogarse diez y siete hombres, tras una lucha con la muerte que dura muchas horas.

Nosotros recordamos la magnífica organización inglesa, que permite auxiliar a los barcos en peligro en circunstancias verdaderamente excepcionales. Con una organización como la española, en las costas inglesas se ahogarían todos los años miles de seres humanos. Con la organización suya, el porcentaje de desgracias es el estrictamente inevitable.

Nosotros pedimos desde esta columna que se cambie radicalmente el funcionamiento y la organización de las Juntas españolas de salvamento de náufragos, y que los jefes de sus brigadas sean funcionarios que cobren un haber y no mezquinas gratificaciones. En una palabra: que la organización tenga un carácter decoroso y útil.

PICK

101.- El salvamento de náufragos y los marinos

Diario La Atalaya 4 de febrero de 1927

Lo que dijimos, acerca del funcionamiento de la organización española de salvamento de náufragos, ha producido el mejor efecto entre los marinos. De varios puertos españoles hemos recibido cartas, felicitándonos. En la gente de mar es unánime el deseo de que el servicio de salvamento pase a ser un servicio técnico del Estado, con personal idóneo a su frente y con dotación en los presupuestos.

Hay que acabar con el actual régimen de asociación de beneficencia que recoge limosnas para alimentarse y que organiza veladas cachupinescas en los barcos para recaudar fondos.

Eso no es serio ni decoroso; ni una institución que se nutre de tal manera puede estar a la altura de la noble misión que tiene que cumplir.

En Santander existe una Asociación de Capitanes y Pilotos de la marina mercante española. Nosotros nos dirigimos a ella para que tome la iniciativa de pedir al Estado las siguientes medidas:

Primera.- Que se declare caducada la actual Sociedad Española de Salvamento de Náufragos y que todo su material y fondos reviertan al Estado.

Segunda.- Que por el Estado se cree una nueva sección administrativa, dependiente del ministerio de Marina, que tenga a su cargo la organización de los servicios de salvamento en los litorales españoles.

Tercera.- Que el personal facultativo de este nuevo servicio se elija entre los Oficiales de la Marina mercante española.

Cuarta.- Que se haga un estudio completo de los puntos del litoral en que deben instalarse estaciones y que se las dote del material moderno conveniente.

Creemos que estas peticiones u otras parecidas, son de interés vital para nuestra navegación y deben ser apoyadas por todos los hombres de mar.

Unos comentarios irónicos

Un distinguido marino montañés, que firma sus escritos periodísticos con el pseudónimo de Capitán Barba Roja, nos remite desde Asturias, fresca aún

la impresión que le produjo la catástrofe del Retuerto, unas líneas en que comenta irónicamente la única actuación de la Junta de la Sociedad de Salvamento de Náufragos, de San Esteban de Pravia, ante la catástrofe. En las líneas de nuestro comunicante se refleja una ironía amarga, bien justificada. Hombre como él de arraigadas creencias religiosas, no encuentra mal que se celebren preces por los muertos; pero le parece una paradoja que de eso se encarguen los que tenían por misión evitar que murieran.

Publicamos estas líneas porque reflejan el estado de ánimo de los marinos españoles en relación con lo que venimos sosteniendo. Dice así el Capitán Barba Roja.

“Reorganización del Salvamento de Náufragos.

Habiendo comprobado repetidamente que los naufragios suelen acaecer en circunstancias muy duras de mar y viento, pequeños detalles que, por lo visto, no tuvo en cuenta esta benemérita Sociedad al instituirse, y dado que en estas condiciones y con mares tan gruesos no puede salvarse a los náufragos sin mojarse la ropa sus salvadores, ni en frágiles piraguas indias, ni mucho menos desde el blando lecho, la susodicha Sociedad, parece ser, ha decidido reorganizarse de una manera radical.

Al efecto, toda estación de salvamento se transformará en capilla ardiente; los miembros de las Juntas locales ensayarán variadas misas de réquiem, solemnes funerales y melancólicos misereres, con el fin de economizar los gastos que puedan originar orquestas y orfeones extraños; los llamados botes salvavidas actuales, se cambiarán por armoniums de ocasión; el aceite para calmar las rompientes, se empleará, en adelante, en alumbrar a las benditas ánimas del purgatorio.

La Junta Central de Madrid, en vez de dotar a las estaciones de salvamento, de buenos botes salvavidas de motor, enviará magníficos órganos eólicos; cirios en lugar de remos; túmulos ó catafalcos, en vez de lanzacabos y de petos flotantes; como es lógico y era ya proverbial, no contribuirá al sostenimiento de tripulaciones vigorosas y avezadas, sino que, por el contrario, en lo sucesivo abrirá una nómina de monaguillos especializados.

Y las Juntas de salvamento, incluso dicha central, estarán integradas por distinguidas damas que, indudablemente, harán mucho mejor papel que el que hasta la fecha venimos haciendo los hombres.

En San Esteban de Pravia ha empezado ya a ensayarse este procedimiento con un éxito ciertamente lisonjero...”

Trasladamos todo lo dicho a nuestro querido amigo don Victor Colina, presidente de la Asociación de Pilotos y Capitanes de la marina mercante de Santander.

PICK

102.- El obispo en el muelle

Diario La Atalaya 29 de febrero de 1927

¡Bonito estaba el muelle ayer! Nos recordaba una de esas láminas inglesas de muelle sucio, de “dock” intransitable en que todo es polvillo de carbón, óxido de herrumbre, rodar de vagones, rumor de colmena humana afanosa... El muelle está intransitable. Un vapor enorme ha volcado sobre él pirámides de chatarra que viene del Norte y que ha de saciar el hambre ígnea de nuestros Altos Hornos; otro vapor ha pavimentado las tablas con una espesa costra de sacos de nitratos. Sobre esta alfombra de altibajos monstruosos, van y vienen los hombres y las mujeres que, en una humana cadena sin fin, llevan carbón a las ventrudas escotillas.

Parejas de pacíficos burgueses – a lo mejor recién casados, de tierra adentro – pasan por el muelle en un gesto curioso de admiradores del esfuerzo ajeno. Y, entre ellos, el obispo, el señor obispo de la diócesis, con su sencillo balandrán de diario y su amatista brillándole en el dedo, sin más compañía que un joven clérigo de cámara.

El señor obispo pasa entre los obreros, que le conocen pues es paseante antiguo del muelle, y se detiene frente a un vapor de modesta traza. En el vapor, encaramado sobre trípodes de hierro, está el contraamaestre, un fuerte producto de la tierra. El señor obispo se para allí y le interroga. Pronto el diálogo se entabla vivo entre el obispo de tierra adentro y el nauta aldeano que sabe tanto de la orilla del mar como de los cultivos del terruño. El señor obispo tiene el habla franca y campechanota de Castilla. Se diría que su voz sabe a tierra. El contraamaestre le replica con un acento salpimentado de sal del mar. En esto surgimos nosotros. Tenemos el aspecto menos literario posible. El señor obispo nos conoce ya con esta “posse”, pues varias veces ha ido a la orilla del mar a buscarnos, y entabla con nosotros una conversación de literatura. ¡Versos a la orilla del muelle, junto a pirámides de chatarra y entre masas densas de sacos de nitratos! Los marineros nos rodean. Los niños mendigos del muelle, esos tristes niños que hubieran enternecido al Serafín de Asís, forman un corro. El señor obispo tiene para todos una frase llana, una frase piadosa. San Pedro, de haber paseado por el muelle, hubiera hablado así. Se

encienden unos pitillos amicales. Cuando el señor obispo se va, la semilla del Evangelio está ya echada.

Nadie ha advertido el gesto ágil del sembrador, pero la semilla ha caído ya. Los marineros se quedan diciendo:

– ¡La verdad es que el señor obispo es campechano!

PICK

103.- La ría del Astillero

Diario La Atalaya 2 de marzo de 1927

Desde hace días el industrioso pueblo del Astillero tiene representación en la Junta de Obras del Puerto de Santander. Es un hecho gratísimo que registramos con satisfacción.

El Astillero es como el corazón de nuestra bahía. Su pasado, al que debe su nombre, era ya un título bastante. Su presente, con sus cargaderos de mineral, con sus refinerías de petróleo y con sus grandes talleres metalúrgicos, justifica tales aspiraciones. Peo sobre su pasado y su presente está su porvenir, que le asigna un papel preponderante en la vida local.

Llegará un día en que Santander y el Astillero formen una misma gran ciudad, de la que Muriedas, Bóo y Maliaño serán grandes barriadas industriales. Será cuando todas las vastas marismas del SO. de la bahía, estén industrializadas y pobladas; cuando el puerto de Raos sea un hecho. Entonces, y aún antes, el centro de gravedad del pueblo se desplazará en esa dirección. Y al Astillero habrán de ir, necesariamente, todos los centros directores del puerto.

Por todo eso nos parece lógico y justo, que un representante del industrioso pueblo tome asiento en los escaños de la Junta de Obras y se inicie en los problemas de la bahía, que tan directamente les afectan.

PICK

104.- López es Pérez y además de Comillas

Diario La Atalaya de marzo de 1927

Santiago Oyarbide, que ha mandado trasatlánticos en las líneas de China, nos dijo ayer:

– Ese López, de Shanghái, de que hablas, no es López, sino Pérez y además es montañés y de Comillas. Yo lo conozco.

Y nos contó que en sus frecuentes viajes a Shanghái, tuvo ocasión de conocer a toda la colonia española residente allí. No era muy numerosa ciertamente. Constaba de dos únicos ejemplares: uno, el pretendido López, que se apellida Pérez de la Riva, es oriundo de Comillas y representa en Shanghái al “Coñac Domecq”, y otro, un comerciante que no es español, sino mestizo de india y portugués, pero tan entusiasta de España, que para conseguir la nacionalidad española ha tenido que gastar en obras de hispanismo, una cantidad de libras esterlinas.

Ante este censo de nuestra colonia a la vista, Santiago Oyarbide no ha dudado, y como no existe ningún López, ha deducido que el López que se abrió paso a tiros entre la avalancha del ejército de Cantón, que tomaba la plaza por asalto, tiene que ser Pérez, el Pérez de la Riva de Comillas, a quién él conoció.

Es curioso como se encuentran los hijos de nuestra tierra repartidos en las más apartadas regiones del Mundo. Nosotros vimos una vez en una aldea sueca, perdida en un bosque del Golfo de Botnia, a un tabernero del Valle de Pas, que flameaba ante los parroquianos hiperbóreos la bandera española.

En las memorias del coronel Fanvier, soldado del Imperio, que fue desde Salamanca reventando caballos a llevar a Napoleón, perdido en el fondo de Rusia, el parte de la batalla de Arapiles y que llegó al campo imperial al víspera de la batalla de la Moscova; en las memorias de este extraordinario aventurero, repetimos, se consigna cómo hizo este viaje en compañía de un asistente oriundo de la montaña de Santander, que asistió también a tan descomunal hecho de armas.

Quizá entre todas las regiones españolas, la Montaña es la que ha dado más cantidad de aventureros. Este Pérez de Shanghái, continúa la tradición y asis-

te, en nombre de toda la provincia, a los maravillosos sucesos que se están desarrollando en China, para desvelo de los historiadores del porvenir. Ahora que nuestros paisanos son modestos; se limitan a ver y se borran. Por una verdadera casualidad dejan su nombre oscuro en las páginas que inmortalizan los hechos en que intervinieron.

PICK

105.- Negras de Saint Pierre y Fort Royal

Diario La Atalaya 6 de abril de 1927

Ayer hubo trasatlántico francés de las escalas de Bahama. Por la ciudad pasearon los oficiales del ejército colonial, con el “ruban” de la Legión de Honor; ricos plantadores criollos y negras cuarteronas y bozales, “nurses” de casas ricas que se dirigen a Saint Nazaire y París para arrastrar cochecillos de niños en el “Bois de Boulogne”.

Una de estas Venus de color, causó sensación en el pueblo por su belleza charolada, por la armonía de sus líneas de ébano, por su refutación victoriosa de todos los principios de belleza que nosotros, hombres de la raza aria, teníamos por inmutables.

La Aspasia negra tuvo ayer un triunfo popular. A su paso florecían flores españolas en los labios de los soldados y estudiantes. La beldad de Saint Pierre y de Fort Royal, nacida al calor del célebre volcán, encendió otros volcanes a su paso por las calles de este puerto español de escala.

Algún adolescente soñó ayer con esta negra de piel de azabache y de ojos feroces y niños de pantera.

PICK

106.- Un marino viejo

Diario La Atalaya 7 de abril de 1927

En el Sanatorio del doctor Madrazo acaban de amputarle una pierna al capitán de la Marina mercante don Eusebio Guissasola. Hace muchos años, casi desde que nació, don Eusebio era cojo. Entre la gente de mar por “el cojo” se le conocía, pero cojo auténtico como es ya, y de pierna de palo ó de goma, como lo será en lo sucesivo, no lo fue nunca. Su condición actual es por lo tanto un ascenso y una consolidación en su carrera.

Lo triste de la noticia se compensa en parte, con la satisfacción que a todos nos produce el éxito feliz que ha tenido la operación. Verdaderamente esa pierna a Guissasola no le hacía falta para nada. Llevándola a remolque por la popa, mucho más molesto que no llevarla, ha dado “el cojo” la vuelta al mundo; ha mandado barcos; ha bailado en los “musicales”; ha saltado por las planchas más inverosímiles y ha aguantado balance. Desde hace mucho está acostumbrado a servirse de una pierna sola. Su teoría es que Dios nos puso todos los miembros dobles, no para que se usasen simultáneamente, sino para poder disponer siempre de un juego de recambio. A creerle a él, para vivir bastan un pulmón, un ojo, una mano, una oreja... Un hombre no es verdaderamente inútil, sino cuando no tiene ninguna de las piezas disponibles... La popularidad “del cojo” entre la gente de mar ha sido grande. Es un superviviente de los tiempos viejos, de los tiempos heroicos de la navegación a vela y de roer galleta en la travesía en competencia con los ratones. Hoy los marinos son otra cosa; hasta visten bien y leen libros de sociología.

Don Eusebio es un marino del siglo pasado, mal hablado, mal humorado y mal encarado en ocasiones. Oírle contar episodios de su vida de mar equivale a leer un capítulo de una novela de Joseph Conrad ó de Jack London. Los marinos jóvenes que le oyen por primera vez, sacan la impresión de que se cue-la. No, amigos míos, don Eusebio no se cue-la nunca. Podrá no haber ocurrido lo que cuenta, pero pudo muy bien haber ocurrido. Sobre todo, él fue capaz de haber hecho todo lo que dice, a poco que la suerte le hubiese ayudado.

De la novela a la historia no hay diferencia apenas, Brunetiere dijo: “que la historia es la novela que ha sido” y “la novela, la historia que ha podido ser”. Los hombres de acción son casi todos hombres de fantasía y don Eusebio, que ha sido más hombre de acción que Aviraneta, el héroe barojiano, tiene derecho a usar en el café una fantasía a los Fernández y González.

Tal por ejemplo en el relato de las causas de su cojera. Lo ha contado cien veces y las cien de un modo distinto, pero siempre con una gran originalidad. En uno de estos relatos hay un temporal; un mastelero de mesana que cae a cubierta y don Eusebio, hacha en mano, entre restos de jarcia y golpes de mar, sujetándose la pierna fracturada con unas obleas especiales, para pegar acero, que le regaló la hija de un mandarín de Cantón. Otras veces habla de una lucha descomunal con seis negros antropófagos en la Costa de Marfil... Cualquiera de estas explicaciones nos parece lógica. Don Eusebio no se pudo haber quedado cojo de manera menos espectacular.

Don Eusebio es una institución en los muelles de Santander. Ahora, cuando retorne a ellos, y Dios quiera que sea pronto, con su pierna postiza, habrá completado su pergeño de veterano del mar. Será como uno de esos maestros de dock ingleses, veteranos de los clippers de China, que sobre una pierna de palo mandan la maniobra a los barcos que llegan a cargar carbón.

Como ellos, don Eusebio es iracundo, colérico y atrabiliario. Como ellos gritará a los jóvenes capitanes que llegan radiantes de azul y de dorados:

– ¡Capitán de agua dulce! ¡Dé usted otro cabo por la proa! ¡Quién ha metido a los niños a navegar?

Don Eusebio, que eso sea pronto. Su pierna de palo o de goma, hace mucha falta en los nuevos muelles de cemento. En ellos, que representan el progreso, usted será la estatua viva de la Tradición.

PICK

107.- Entierro de un viejo marino

Diario La Atalaya 16 de abril de 1927

Ayer se enterró a don Manuel Araluce, y nosotros hemos ido tras su féretro – barquichuela negra en que hacía su viaje más largo – a través de las calles de la ciudad.

Don Manuel Araluce era un marino viejo, un capitán de barco de vela, quizá la última estampa que quedaba del siglo romántico. La barba blanca le caía muy bien del rostro cenecio, curtido por el salitre del mar. Don Manuel Araluce, que hace tiempo no salía de casa, ha muerto frente a un ancho mirador desde el que se vislumbraba la bahía. Cuando en el verano pasado los organizadores de la Exposición del Santander antiguo nos pidieron una conferencia, nosotros entramos a saco en el tesoro pintoresco de su vida y con hojas de sus diarios de navegación trazamos unas cuantas estampas, que mostramos a nuestros oyentes como síntesis de los hombres y de los marinos de Santander que se rememoraba.

Era este viejo capitán de barco un enamorado de su profesión. En todos los oficios y en todas las actividades se da el hombre que no ama a la herramienta que le da el pan. Entre los marinos es más numerosa quizás esta especie. Todos dicen que andan en el mar porque no tienen más remedio y que en cuanto pudiesen lo dejarían. Don Manuel Araluce no sentía así. Todavía alimentaba, octogenario, la ilusión de salir a viaje cualquier día en una goleta cualquiera, en cualquier bergantín, con los mismos entusiasmos que le animaban en su mocedad.

Era un viejecito que no había dejado de ser marino, ni por llevarse muchos años en tierra, ni por deber a la tierra la holgada posición social que disfrutaba. Paseante del faro con otro gran enamorado del mar, aunque no sea más que marino amateur: don Luis García Illera, el faro y los muelles de tablas le echarán ahora muy de menos, y hasta puede que pregunten por él a las gaviotas, que también eran sus amigas.

Ayer, en su entierro, tuvo don Manuel Araluce una mañana marinera, una mañana de cielo achubascado, de cellisca fría, en que todas las calles tenían el aspecto de pasarelas de barcos barridos por el mar. El entierro atravesó

toda la zona marítima. No fue dispuesto adrede por la funeraria. Fue un hecho casual en el que nadie paró su atención. Pero don Manuel, desde su féretro, debió de agradecerlo mucho.

Fue su último paseo por el muelle de tablas al que tantas veces llegó, unas como paseante desde tierra y otras como viajero desde el mar.

PICK

108.- Bocarte

Diario La Atalaya 20 de abril de 1927

Desde hace días se ha servido Dios enviar la bendición del bocarte a nuestras aguas.

Anteayer y ayer fue tan abundante, que las lanchillas lo pescaron casi dentro del puerto, en la enfilación “castillo por castillo” en que los viejos prácticos solían fondear a los vapores que por su calado no entraban en la bahía.

La abundancia del pescado la trae el Nordeste, cuyo hálito fecundador de las aguas, hace hervir los líquidos senos en miríadas de vidas palpitantes.

Estos días se ha vendido el bocarte “a perra la docena”. Ello es la hartura para el pobre; la seguridad de un abundante y sabroso condumio. Los días de bocarte no hay hambre en Santander. Una racha de Nordeste hace más por la paz social que todos los Institutos y Academias, que a fuerza de amontonar legajos, sólo consiguen aplacar el hambre de la polilla y los ratones.

Bendigamos al bocarte, pan del pobre en las tierras costeras. Pan del pobre y regalo del rico, porque más de un señor engolado, dijo después de saborearle, lo que cuentan que exclamó Carlos V en San Vicente de la Barquera, tras de devorar una sardina:

– ¡Lástima que sea tan barata! ¡Si se pagase por ella más, podría ser bocado de príncipe!.

PICK

109.- Los marinos y la Virgen del Carmen

El Pueblo Cántabro, 16 de julio de 1927

Hoy celebran los marinos montañeses la festividad de su Patrona, la Virgen del Carmen.

Desde hace días están tocando llamada y tropa en los periódicos locales para que se congrege la numerosa y un poco arbitraria familia naval. Ya es un milagro que lo consigan; un milagro que a la Santísima y milagrosa Virgen habrá que atribuir.

Desde los tiempos de Pereda y, desde muchos antes, los marinos representan el más total, el más cerrado individualismo de la tierra. Lo más difícil de asociar es el marino. Cuando todo el mundo se asocia, él tiende a disolverse, impelido por una misteriosa fuerza centrífuga.

El marino ha vivido hasta ahora aislado siempre del marino. Es el mar el que crea en las largas soledades oceánicas esos hábitos de aislamiento y de independiente tesón. Así las asociaciones de marinos que existen en España han sido hasta la fecha organismos sobre el papel, con muy poca eficacia práctica. Por fortuna, en Santander se obró hace dos años el milagro de la aproximación. Un accidente casual juntó a los capitanes y pilotos de la Marina de Santander alrededor de una mesa bien servida. El hecho fue tan extraordinario y todos se encontraban tan bien al verse juntos, que entendieron que era conveniente volver a reunirse. Y al año siguiente, volverse a reunir. Y al año siguiente, por la Virgen del Carmen, hubo otra comilona y los lazos de solidaridad se encontraron notablemente robustecidos.

Hasta que surgió la Asociación por su propia fuerza, como una cosa natural que un absurdo impedía producirse antes. Hoy la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Santander, es una asociación de nutridas filas de socios y tiene carácter oficial. La acaudilla un hombre entusiasta, culto y enamorado, como pocos, de su profesión, Víctor Colina Sánchez, capitán de barco ya retirado, después de estar curtido en la navegación de todos los mares.

Experto timonel, lleva Colina con su diestra mano el gobernalle de la flamante Asociación. En la fiesta de hoy, la Sociedad se ha empavesado y un alegre flotar de banderolas es el heraldo del gran día social.

Habrà, entre otros actos, un banquete de capitanes y pilotos en Miramar. Los Marineros se harán tal ilusión de que están comiendo en cubierta, como en los días en que navegaban, y hasta puede que alguno que otro se maree.

Para nosotros, cronistas de un pueblo marítimo que del mar nació y de los negocios de la mar ha de vivir, esta actualidad náutica es un actualidad muy simpática.

Deseamos a los simpáticos lobos de mar un día feliz, como cuando más jóvenes lo celebraban entre la bruma y la espesa neblina y entre el celaje que envuelve la mar.

JACK

110.- La comida de los marinos

El Pueblo Cántabro.- 17 de julio de 1927

Esta comida de los marinos es un poco triste. Hay una alegría artificial a base de champán, con que todos pretendemos engañarnos. Pero, en el fondo, todos estamos pensando nostálgicamente en algo que es imposible ya. Casi todos los comensales son capitanes de cabellos grises y de dientes de oro. El tiempo les ha ido señalando con su huella implacable. La alegre pollada está muy lejos. La alegre pollada anda por el mar, en los barcos que antaño ellos tripularon. Cuando esos marinos, mozos y ausentes, hayan pasado ya de los 40 años, como pasan los reunidos hoy, estarán aquí en estos mismos puestos, porque habrán conquistado el derecho a celebrar en comunidad la festividad de Nuestra Señora del Carmen.

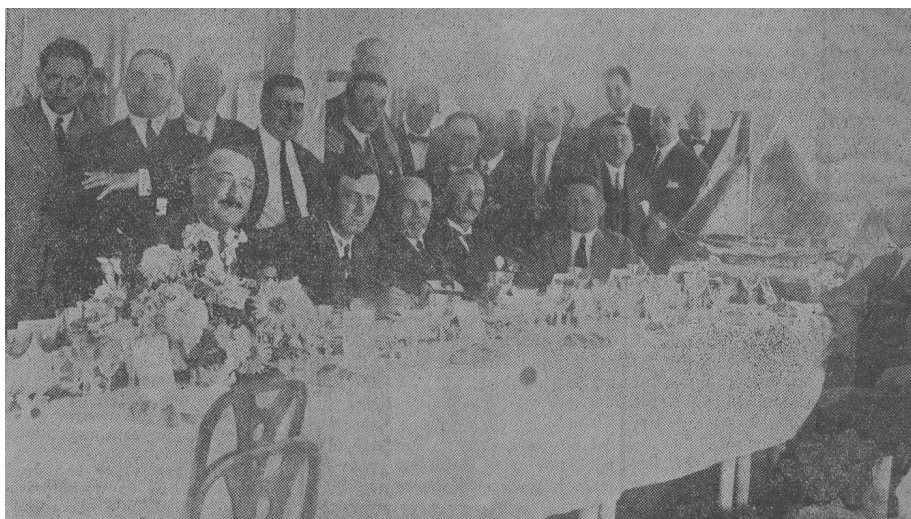
Estos derechos cuestan muy caros en la vida. Hay que pagarlos a costa de la alegría y de la ilusión. Cada uno de estos capitanes reunidos hoy aquí y que trata de alegrarse con el champán, pagó ya su tributo al judío implacable que, agazapado en un rincón de nuestras vidas, tasa nuestro derecho a la fortuna y a la felicidad. El menos viejo de todos estos veteranos de la mar, fuerza la presión para que el entusiasmo no decaiga. Se canta, se evocan y se caricaturizan los danzones criollos, las alegrías exóticas de los “music-halls” de Ultramar.

Preside esta esparcimiento, esta nostalgia de la aventura, los bigotes grises de un marino inglés, mister Harry, el capitán del *Black Hill*, que se ha sumado al sus compañeros españoles y celebra también, a su modo, la Virgen del Carmen. ¿Es católico el marino inglés? ¿Es protestante? Desde luego, lo que podemos afirmar es que es marino, y en la conmemoración de la Virgen gloriosa ve, por lo menos, la expresión de una solidaridad profesional, que le enlaza con gentes del mismo oficio, que hablan distinta lengua y que se prosternan antes distintos altares.

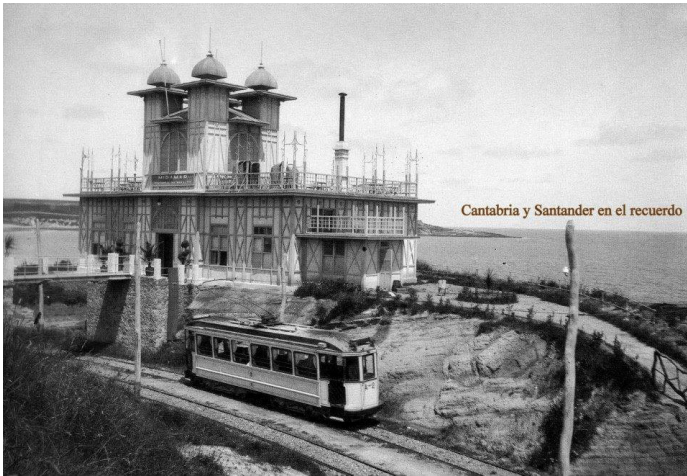
La comida la celebran los marinos en este bello comedor de Miramar, que es como un puente de mando de un vapor, como la toldilla de un velero avanzando atrevidamente sobre las olas. Ante nosotros tenemos el maravilloso telón de los horizontes ilimitados. La vasta sinfonía verde y azul del mar y de los cielos, cortándose en unos confines imprecisos. A un lado está, agria

y negruzca, la escotadura de la costa por que se entra al puerto. De pronto, sobre ella humea, en la tarde divinamente azul, maravillosamente serena, la columna de humo de un vapor en marcha. Proa a la mar, se le ve ir audazmente a difuminarse en la lejanía.

Todos cantábamos, todos hablábamos, todos procurábamos ahogar nuestra melancolía en un estrépito forzado, de voces joviales. Y de pronto, al ver el vapor, hemos enmudecido todos. En un vapor así salimos una tarde como ésta, hace quince años, hace veinte años, los más antiguos creen recordar que hace más de treinta. Salimos todos a nuestro primer viaje, que es el viaje de la aventura y de la ilusión. Ningún viaje ha vuelta a hacerse como el viaje aquél. Nunca el corazón fue tan ligero, como si llevase alas de gaviota que le sostuviesen sobre el mar. Entonces iba brillando delante de la proa, como una estrella de leyenda, la perspectiva de la vida inédita, de la aventura virgen. Después de hollado todo, al cabo de quince, de veinte o de treinta años la aventura y la vida apenas tiene ya interés. Y estos buenos marinos, hombres en la plenitud de sus fuerzas, pero ya viejos – el marino envejece vertiginosamente – han ido enterrándose, un poco desengañados y un poco escépticos, en unos Yustes burocráticos o en unos cenotafios de aldea. Algunos de estos capitanes son ya labradores. En sus pueblos rigen sus fincas, como antaño rigieron sus naves. Pero a la llamada del mar han acudido todos, Guillermo



*Marinos reunidos en fraternal banquete. Pick de pie, primero por la izquierda.
El Pueblo Cantabro. 17 de julio 1927.*



*Antiguo restaurante Miramar, en el Sardinero.
Postal de la época.*

Abascal, desde Villacarriedo; Benito Cereceda, desde Trasmiera. Se diría que se está formando una tripulación para hacerse de nuevo a viaje, y que todos sienten deseos de partir.

Deseos de partir en ese buque que ante nosotros sale, enfilando audaz con su proa negra, los misterios del horizonte. En ese buque van, sin duda, los futuros capitanes de cuarenta años, que dentro de otros veinte años celebraran a su vez, como hoy lo estamos celebrando nosotros, la santa festividad de la Virgen del Carmen.

Cantos, danzas, brindis estrepitosos. El barco anclado que es Miramar, ha empavesado y su tripulación agita las gorras locamente. Es un banquete de recuerdos. Cada uno va devorando trozos de su propia lejana vida. Para estos devoradores de distancias, de azul y de horizonte, el salmón o el rosbif no tienen apenas incentivo. Es el recuerdo lo que les reconforta y lo que les embriaga. Y el dialogo nostálgico se tiende de comensal a comensal, como calabrotos que llevan a remolque los años dispersos.

– *¿Te acuerdas de aquella rubia de Liverpool?*

– *¡Y el escándalo aquél de Barcelona!*

El barco negro es ya apenas un punto. Lo va comiendo, lo va borrando la mar. También el mar celebra a su modo, comiendo lo que puede, la clásica fiesta.

111.- Un paréntesis en la fiesta

El Pueblo Cántabro.- 20 de julio de 1927

Este *Reina María Cristina*, vestido de blanco, parece una novia. Las lucecillas eléctricas que cuelgan de su jarcia y que tiemblan en sus costados, son como unos collares de perlas que la alegre muchacha luce. Porque este día, mejor dicho esta noche, es el gran momento del bello trasatlántico. Acaba de traer a su bordo al Rey de España y con el Rey de España a una corte cosmopolita y pintoresca. Grandes devoradores de distancias; ingleses que han dado la vuelta al mundo siete veces; holandeses que saben de Honolulu y de Shanghai y de todas las escalas de Levante y de las islas madreporicas de la Polinesia. Y los españoles y americanos, toda la gama, en fin, de la agencia Cook y de los palaces de "over sea", que dicen los ingleses.

El señor conde de Güell, director de la gran sinfonía turística que empieza a sonar en España, se ha ocultado cuidadosamente para evitar los plácemes y los parabienes que, sin duda, iban a abrumarle.



El Reina María Cristina en Santander, ya como crucero y pintado de blanco.

Arxiu Fotogràfic del Museu Marítim de Barcelona.

Preguntamos por él y nos dicen que está indispuerto, que se halla recluido en su camarote. Pero su brío y su aliento se han comunicado a todo el barco y todo el viejo *María Cristina* resplandece y rutila en esta noche memorable en que se ha vestido sus mejores galas para recibir a la buena sociedad de Santander.

No hemos de entrar en detalles de la fiesta, que otro querido compañero dio en nuestro número de ayer. Cuando entramos en el barco se está bailando en el “dancing” que se ha instalado a proa. Está todo muy bonito. Parece un capítulo de novela de Claude Farrere. Uno de esos capítulos de novela que se desarrollan sobre grandes trasatlánticos o sobre acorazados en puertos exóticos. Con las muchachas santanderinas de mantón de rosas, se emparejan a los oficiales de Marina con sus uniformes de severa elegancia. Nosotros nos alejamos un poco del bullicio de a bordo y buscamos en un rincón, en una silla grata, el coloquio con Arturo Pardo, que goza también más del espectáculo marino que de la fiesta.

Con Pardo están unos cuantos de los viajeros cosmopolitas que hicieron el viaje en el *Cristina*: uno, el joven holandés que ha dado varias veces la vuelta al mundo. Nos empieza a hablar de Cuaracao, su patria, y del extremo Oriente, que nosotros nos figuramos a través del embeleso de las novelas.

A poco, un grupo cordial nos reclama. En él, Rafael Calleja pone un discreto tono intelectual en la frivolidad que nos rodea. Hay un momento, en que con Calleja nos alejamos por el amplio entrepuente, para gozar el espectáculo de la noche de mar, maravillosa. Una figura conocida, una figura que nos retrotrae a todos nuestros recuerdos de la España interesante, se cruza con nosotros. Es el señor conde de la Mortera.

Unos apretones de manos, unas frases amables acerca de la fiesta y he aquí que, de pronto, el tema patriótico surge impuesto como un deseo irrefrenable que ninguno podemos dominar.

– *No hay nada de política* – nos dice el conde, diplomático.

– *En Santander no se dice eso* – replicamos – *En Santander se dicen muchas cosas.*

– *¿De qué...?*

– *De usted.*

El señor conde de la Mortera inicia una sonrisa desdeñosa.

– *¿De mí, qué se puede decir de mí?*

– *Que va a presidir usted la anunciada Asamblea Nacional.*

Ya no se ríe el señor conde. Muy seriamente nos replica:

– *Eso es absurdo. La Asamblea la presidirá quien esté completamente identificado con el Gobierno. Yo me limitaré a ir.*

– *¿Pero, irá usted...?*

– *Iré. Creo que es un deber patriótico en estas circunstancias.*

– *Se dice también que usted irá a Suiza y que al regreso de Suiza se encargará de formar Gobierno.*

Aquí el señor conde torna a reír. Nos dice que, efectivamente, irá a Suiza dentro de breves días, pero que a su regreso no pasará nada. Su actitud no ha sufrido modificación sensible. Es la que conoce toda España. No ha actuado nunca entre bastidores y todo lo que ha hecho lo hizo a la luz del sol. Estima un deber patriótico facilitar la solución del problema político, ofreciendo al jefe del Gobierno, del que habla en términos de gran respeto, una continuación para el día, que él no señala ni puede señalar, en que quiera dejar el Gobierno. A este fin, estima que debe prepararse un núcleo político, capaz de realizar esa misión.

Hasta ahora no hay nada. El señor conde no habla más que por cuenta propia, pero cree que preparar ese acontecimiento es necesario y patriótico.

– *¿Querría usted hacernos unas declaraciones en ese sentido?*

– *¡Por Dios! Yo no puedo hacer declaraciones políticas. Tenga usted en cuenta de que no hemos hablado nada de política.*

Y nos despedimos.

Ahora la orquesta está atacando furiosamente el pasodoble “Valencia”. El infatigable viajero holandés, asomado a la toldilla, examina las luces de nuestro muelle y las compara con las luces lejanas de Shanghai. Arturo Pardo evoca recuerdos de Santiago de Cuba y de sus navegaciones en barco de vela. El señor conde de la Mortera se ha perdido en el mar de sedas fragantes de uniformes y de solemnes etiquetas. Y nosotros bajamos, con Rafael Calleja, al muelle, lamentando que el señor conde de la Mortera nos prohíba que mezclemos su nombre en nada que se relacione con la política.

JACK

112.- El conde de Güell protector de la Montaña

El Pueblo Cántabro 21 de julio de 1927

Hemos de empezar confesando que las primera actuaciones del señor conde de Güell como orientador de la Trasatlántica, no nos fueron simpáticas. Sus intentos para crear en Pasajes un puerto de turismo y luego el hecho de haber suspendido sus buques el carboneo en Santander, nos hicieron sospechar que el ilustre prócer, heredero de tantas virtudes del insigne marqués de Comillas, no hubiera heredado con ellas el acendrado amor a Santander que distinguió en vida al generoso prócer muerto.

El tiempo ha venido a deshacer en nosotros aquel prejuicio, al ver las cosas a su luz verdadera y al apreciar como se debe, la actuación del señor conde de Güell en beneficio de la Montaña.

Indudablemente el señor conde de Güell fue sincero cuando dijo que no estaba en su mano impedir que los buques de la Trasatlántica carboneasen en Bilbao. Hizo lo posible por remediar aquellos daños y sabemos de muchos generosos esfuerzos que aliviaron la situación de los provisionistas santanderinos perjudicados.

Para convencernos más, la actuación del señor conde de Güell a favor de nuestra provincia no se ha interrumpido desde aquel momento. Suya es la rehabilitación de Santillana y el milagroso pueblo resurge por él, de la muerte moral a que le condenaba el olvido y la incomprensión de generaciones poco celosas de su gloria.

Por su influjo y por su influencia, la Colegiata se está restaurando. El revoco sacrílego que cubría las piedras venerables, desaparece y la basílica vuelve a surgir pura e intacta. El señor conde ha rehecho también la Torre del Merino, ha fundado el parador de Gil Blas y está trocando en un palacio para la infanta doña Paz, la casa de los Borja. No es esto solo lo que la Montaña deberá a este esclarecido varón, que añade nuevos cuarteles de cultura a sus blasones de nobleza.

La protección a la industria montañesa la practica liberalmente. Desde hace algún tiempo, todas las reparaciones, todas las obras de importancia que se efectúan en los trasatlánticos se encomiendan a Casas montañesas. De algu-

nas de estas obras sabemos ya, y sabemos por habérselo oído a los interesados, que les fueron encomendadas por deseo expreso del señor conde de Güell, quien tuvo en cuenta solo la calidad de montañeses de los industriales favorecidos.

La Montaña deberá al señor conde la atracción hacia nuestro puerto y hacia nuestras reliquias históricas de la gran corriente del turismo europeo, iniciada a el año pasado con los viajes del Manuel Arnús y este año con los del Reina María Cristina.

Por ser de justicia recogemos en esta nota del día, la simpática actuación del señor conde y queremos que se fije en ellas con agradecimiento, la atención de todos los buenos montañeses.

JACK

113.- Los cuatro Robinsones del “Cristina”

Diario El Pueblo Cántabro. 4 de agosto de 1927

Como ilustraciones a la “Carta a su prima”, publicada por Bergerac ayer, ahí van unas cuantas notas que juzgamos interesantes de la espléndida fiesta con que el magnífico señor conde de Güell obsequió anteanoche a la buena sociedad santanderina en el hermoso trasatlántico, rejuvenecido, que lleva el nombre de la Reina Prudente.

Fuimos a la fiesta con Gerardo Diego, este muchacho que está ahora de moda; este Niño de la Palma de las letras, a quien le traen y le llevan por las columnas de los periódicos como figura descollante del aquelarre ultramoderno y gongorino.

Gerardo lleva al barco, a la serre de flores y de luces instalado a popa, el mismo aire modesto y un poco tímido – disfraz bajo el que se oculta su enorme audacia – con que discurre por las calles y por las letras. Tal como le describe Jimenez Caballero en el “Sol”. Así está Gerardo entre las descotadas damiselas. Se nos antoja algo el Julien Sorel, de Stendhal, cuando se iniciaba en los salones de Madàme Renal y de la señorita de la Mole.

A él y a nosotros nos lleva un mismo deseo cortesano: el de saludar al señor conde de Güell, que ha tenido delicadas atenciones tanto con Gerardo, excelso poeta, como con nosotros, insignificantes gacetillas.

Gerardo, reconcentrado, toma notas con el lápiz sutil de su curiosidad. Algún día se plasmarán en divertidos discreteos para alguna revista de vanguardia: para “Alfar”, para “Litoral” o para la mismísima y engolada “Revista de Occidente”.

Nosotros mientras tanto, cazamos la menuda, la frívola avecilla periodística de la actualidad. No hemos ido en plan de cazar avutardas; nuestras armas de fuego se reducen al sencillísimo tiragomas.

* * *

El gran salón del *Reina María Cristina* es la única zona desierta del barco. La multitud enjoyada y en gran gala, puebla por completo los grandes boulevares, limitados por las barandillas fronteras de la mar y el jardín de popa, con cielo de lona y vegetación de jarcias, honrado por los Reyes.

El gran salón está desierto. Pero no está desierto. Hay en su centro como un islote, donde cuatro Robinsones se aíslan del espeso mar de la bullanga. ¿Quiénes son los cuatro Robinsones? La observación tiene mucho interés. Son cuatro magnates de la vieja política del régimen: el conde de la Mortera, Delfín de una de las viejas y grandes dinastías políticas; don Pablo Garnica, exministro de la Corona; el señor marqués de la Frontera, exdirector general y exgobernador civil; ¿y el cuarto Robinsón? ¿Quién es el cuarto Robinsón? Nos avergonzamos de no haberle conocido antes: es don Dámaso Berenguer, ministro de la Guerra que fue de un Gobierno antiguo, y exalto comisario glorioso de España en Marruecos.

¿Qué hacen los cuatro magnates políticos mientras las damiselas bailan, los caballeretes beben whisky y tal cual pareja enamorada renueva, en la barandilla del barco, la escena inmortal del balcón de Verona? Sencillamente juegan al bridge. Como en los viejos tiempos, como en los buenos tiempos, como si estuvieran en casa de la Squilache o en casa de la Alcalá Galiano, en uno de los viejos salones políticos de Madrid.

Para recordar más a tan esclarecidos salones, he aquí que los robinsones dejan de serlo, porque junto a su isla ha surgido otra como en esas floraciones madreporicas que pueblan de súbito con nuevos inquilinos la vasta soledad del mar de la India. Y el nuevo islote es eminente y presencial. En él se apesentan nada menos que la augusta Majestad católica de Alfonso XIII y tres damas de la más alta alcurnia: la duquesa de Santoña, la condesa del Puerto y la bella señorita Carolina Carbajal.

Ya los cuatro robinsones de la vieja política no están solos en el vasto mar del salón tachonado de constelaciones eléctricas. Ya el Rey está a su vista y es de suponer que entre unos y otros, se cambien como en las novelas de naufragios, señales semafóricas.

Por las vidrieras del salón, la multitud que permanece fuera, atisba curiosa los dos grupos interesantes; y en un rumor de resaca, de comentarios y de augurios, se resuelve la interesante nota político-naval.

Sobre la cubierta del *Cristina*, sobre sus entrepuentes y toldillas han caído miríadas de gusanos de luz. Todas esas extrañas fosforescencias que las olas del mar dejan en las cubiertas de los navíos en ruta, parecen haberse dado cita allí. Es que cada metro de navío, de cada detalle de la ornamentación, surge una bombilla, una bella guirnalda luminosa.

Los servidores moros, estos “mohameds” que el genio del señor conde de Güell trajo del propio Rif para salpimentar la bella española, cruzan llevan-

do los cubos del champagne frapéé, como deslumbrados. ¿No era así como les pintaban sus “ulemas” el paraíso del Profeta?

No faltan, ciertamente, las huríes. Dígalo este comedor regio a que hemos descendido a aliviar con un whisky la nostalgia que en nuestras vidas trabajosas produce siempre un espectáculo deslumbrador. Y la mesita a que nos acogemos es también una mesita encantada. Aquí ha sido tocado todo por un talismán de las “Mil y una noches”. La mesita la compartimos con Conchita Ubierna, que no cesa de recibir felicitaciones por su anunciado enlace con el simpático Manuel Remacha. Están con ellos la señora viuda de Ubierna y el imponderable y eternamente joven, Pepe Lamorena.

Hace días, en una grata sobremesa, discutía José María Cossío cuáles eran las características de la época de Alfonso XII. No hay discusión posible: el más genuino representante de esa época es Pepe Lamorena. Él es a la vez señor y truhán; poeta y gracioso; hombre de mundo y hombre de colmado; político y amigo de toreros. Él es a la vez duque de Sexto y Ducazcal; es Alfonso XII, en suma.

Pepe Lamorena alegra la mesa y la velada. Repite el camelo famoso que le inmortalizó en cierta discusión solemne en el Congreso de los diputados, donde representaba el distrito de Navalcarnero. Esa pieza oratoria memorable que ha dado la vuelta al mundo de habla hispana como el “Quijote”, es la siguiente, según Pepe nos la repite entre sorbo y sorbo de aromático cap: *“Una ociosidad bien administrada merece siempre una recompensa. No en balde corre por nuestras venas sangre de los Benimerines, que preferían la muerte al trabajo”*.

Corta su discurso el magnífico conde de Güell, que llega galante a nuestra mesa a saludarnos. Mientras cambia con nosotros palabras amables y cortesanías, el barco todo, como una gran caja sonora, vibra y atruena la bahía con el alegre son de su “jazzband”.

El baile, el gran dancing, bate su pleno y los estudiantillos británicos de Eaton, los que han de ser mañana Secretarios del Exchange y del Foreign Office en sus gobiernos parlamentarios, asisten deslumbrados a la graciosa zarabanda y se dicen unos a otros:

– He aquí la Granada, la España romancesca que hemos leído en los cuentos de Washington Irving.

114.- La dificultad de cenar pescado en Santander

Diario El Pueblo Cántabro 4 de agosto de 1927

Julio Alvarez del Vayo, con el paladar estragado por los restaurantes de todos los países del mundo, nos dijo a Gerardo Diego, a Rivero Gil y a nosotros:
– *Cenaremos pero con una condición: que sea en alguna taberna del muelle. En los puertos de mar me gusta comer pescado fresco.*

Rivero Gil, siempre optimista y temerario, asintió prometiendo:

– *Iremos a Puerto Chico. Allí es donde se sirve el bonito en marmita, las sardinas vivas y el rape en salsa.*

Nosotros, casi tan temerariamente como Rivero, confirmamos su asección:

– *En Puerto Chico está Eleofredo. Comer pescado allí es como comerlo en el mar.*

Solamente Gerardo Diego, escéptico por naturaleza, se limitó a sonreír sin prometer nada.

Y nos fuimos a Puerto Chico. Primero a casa de Eleofredo, que es el Lhardy de los aficionados al pescado. Pero don Eleofredo, apenas nos vio y se percató de nuestra pretensión, puso un rostro de a palmo.

– *¡Pescado! ¡Como no lo quieran ustedes en conserva!*

Por difícil que parezca, en aquella taberna de pescadores, a dos pasos de la Almotacenía y acreditada en los fastos locales por su preparación del besugo, no había pescado. Ni la posibilidad de adquirirlo tampoco.

Seguimos nuestra peregrinación por las demás tabernas del barrio. En todas el mismo resultado negativo. El pescado es un producto rarísimo allí. Los más viejos, los marineros que conoció Pereda, recuerdan vagamente que hubo un tiempo en que en esas tabernas se servían sardinas asadas y bonito en marmita. Pero ahora...

Ahora el pescado es un producto exótico para los hijos de Santander. Ciertamente que en los restaurantes se condimentan platos de pescado, que hay que pagar a muy buen precio. Pero ese pescado, por lo general, viene de muy lejos; viene de Madrid, a donde hay que pedirlo por telégrafo. Si nuestro amigo don Eleofredo no quiere ir a la ruina, tendrá que hacer lo mismo y en-

cargar a la plaza de los Montenses, de la Corte, las sardinas o los besugos que luego han de perpetuar la tradición pescadora de su casa.

No es la primera vez que nos ocurre esto. Otras muchas veces en que hemos acompañado a forasteros de nota, que han mostrado el mismo deseo de Alvarez del Vayo, hemos sufrido fracasos idénticos. Últimamente fue Cagancho quien se quedó con las ganas de comer sardinas frescas en un figón de pescadores.

– *Pero, si no hay pesca, ¿Cómo hay pescadores?* – decía el torero gitano viéndose rodeado por hombres vestidos con ropa de aguas.

Nosotros no supimos qué responderle, porque nosotros también abrigábamos la duda de que aquellos pescadores no fueran tales, sino unos números de comparsa bien ensayaditos para dar en Molnedo, el único barrio con olor salobre que nos queda, la sensación de que sigue siendo un barrio pescador. Julio Alvarez del Vayo piensa hacer de esto una crónica, que publicarán en “La Nación” de Buenos Aires, o en el “Manchester Guardian” de Londres; una crónica en que dirá en que para poder cenar pescado en una taberna de pescadores a la orilla del mar, es necesario avisar a Madrid con antelación, para que uno de los asentadores de la Corte lo envíe a gran velocidad, bien envuelto en hielo.

JACK

Índice Vol. 2

| | |
|---|-----|
| INTRODUCCIÓN | 5 |
| 1.- Los pescadores de antaño | 11 |
| 2.- El caso del tío Pío..... | 15 |
| 3.- Santander en el siglo XVIII | 18 |
| 4.- La infancia abandonada..... | 22 |
| 5.- Santander en el siglo XVIII | 26 |
| 6.- El año, la noche y el día de la explosión | 29 |
| 7.- Santander, puerto harinero | 34 |
| 8.- Nuestra Escuela de Náutica en peligro | 37 |
| 9.- El problema del puerto I..... | 40 |
| 10.- El problema del puerto II..... | 44 |
| 11.- El problema del puerto III..... | 48 |
| 12.- El problema del puerto IV..... | 51 |
| 13.- Un banquete monstruo en la bahía..... | 54 |
| 14.- Hazañas de los marinos españoles en la guerra europea I..... | 57 |
| 15.- En la hora cruel..... | 61 |
| 16.- El ahogado sin nombre | 64 |
| 17.- El puerto en el siglo XVII | 67 |
| 18.- El Bilbao de la “Post-Guerra” | 70 |
| 19.- La vieja fragata de la escuela | 74 |
| 20.- Encarnita en el faro | 77 |
| 21.- La Escuela de Náutica de Santander | 79 |
| 22.- La Escuela de Náutica de Santander | 82 |
| 23.- La Escuela de Náutica de Santander | 85 |
| 24.- Don Antonio del Campo | 89 |
| 25.- El raquero que no robó nunca | 92 |
| 26.- El triunfo del puerto | 95 |
| 27.- El muelle de madera..... | 98 |
| 28.- Santander trasatlántico | 101 |
| 29.- Los santanderinos en América..... | 103 |
| 30.- Los muelles de Santander..... | 107 |

| | |
|--|-----|
| 31.- El solar de la ciudad futura | 111 |
| 32.- Recuerdos de la catástrofe | 113 |
| 33.- Páginas retrospectivas | 116 |
| 34.- El centenario..... | 119 |
| 35.- La enseñanza de Náutica | 121 |
| 36.- Una fecha célebre el 5 de mayo | 123 |
| 37.- Figuras pintorescas que se van.- María “La Chata” | 126 |
| 38.- El Sardinero y las sardinas | 128 |
| 39.- La corbeta Nautilus..... | 130 |
| 40.- La evolución de las aficiones | 132 |
| 41.- La epopeya de los hombres de fila | 135 |
| 42.- Un huésped ilustre | 138 |
| 43.- El Sardinero, playa inglesa | 140 |
| 44.- La conmemoración de un sacrificio | 142 |
| 45.- La conmemoración de un sacrificio | 146 |
| 46.- Los pueblos que saben defenderse | 151 |
| 47.- La hora grave de Santander | 153 |
| 48.- Como se pesca en Terranova | 157 |
| 49.- Apuntes santanderinos..... | 160 |
| 50.- Salutación a los marinos alemanes | 163 |
| 51.- La mayor batalla naval del mundo..... | 167 |
| 52.- A bordo de la Niobe..... | 171 |
| 53.- La supresión de nuestra escuela de Náutica | 174 |
| 54.- La última fragata se nos va | 178 |
| 55.- El “Cosme y Jacinta” en Santander | 183 |
| 56.- El renacimiento de la afición náutica..... | 186 |
| 57.- Hijos de Santander..... | 188 |
| 58.- Aire tropical | 192 |
| 59.- Trasatlánticos..... | 193 |
| 60.- El ritmo marinero de Inglaterra | 194 |
| 61.- Punta Rabiosa, puerto exportador de arenas..... | 196 |
| 62.- Los Marracanos | 197 |
| 63.- El esfuerzo montañés | 198 |
| 64.- Velas de balandros..... | 199 |
| 65.- El banquete de los marinos | 201 |
| 66.- El personal de la marina mercante | 206 |
| 67.- Los capitanes viejos | 208 |

| | |
|--|-----|
| 68.- Una fragata en el puerto | 209 |
| 69.- Nomenclatura náutica | 211 |
| 70.- El Magdalena Winnen es un clipper | 213 |
| 71.- Más de nomenclatura náutica..... | 214 |
| 72.- Como se hace una polémica..... | 215 |
| 73.- La organización de la Marina Mercante | 218 |
| 74.- La palabra Lloyd..... | 219 |
| 75.- Conformes | 220 |
| 76.- Santander, puerto de turismo | 221 |
| 77.- El viejo armador | 223 |
| 78.- Un siglo de navegación..... | 227 |
| 79.- Mientras todos jugamos al foot-ball..... | 229 |
| 80.- El declinar de Santander | 232 |
| 81.- La balada de Yarrow | 235 |
| 82.- El que recogió la espada a Cervera..... | 237 |
| 83.- Rincón perediano | 240 |
| 84.- La playa de los alemanes | 242 |
| 85.- Banquete de marinos | 243 |
| 86.- El artífice que arreglaba sextantes | 244 |
| 87.- La bella bahía..... | 246 |
| 88.- Estampa antigua.- Un viaje a Las Antillas..... | 247 |
| 89.- El escenario de la bahía | 255 |
| 90.- Pasajes, puerto de turismo..... | 257 |
| 91.- Pesimismo | 259 |
| 92.- Nuestro pesimismo..... | 260 |
| 93.- El hinterland y el puerto | 262 |
| 94.- El problema del puerto..... | 265 |
| 95.- Un barco santanderino produce expectación en Londres..... | 267 |
| 96.- A propósito de un artículo..... | 269 |
| 97.- A propósito de un artículo..... | 272 |
| 98.- El capitán de la barba roja | 275 |
| 99.- El optimismo de El Cantábrico..... | 277 |
| 100.- La ficción del salvamento de naufragos en España | 279 |
| 101.- El salvamento de naufragos y los marinos | 281 |
| 102.- El obispo en el muelle | 284 |
| 103.- La ría del Astillero | 286 |
| 104.- López es Pérez y además de Comillas..... | 287 |

| | |
|--|-----|
| 105.- Negras de Saint Pierre y Fort Royal | 289 |
| 106.- Un marino viejo | 290 |
| 107.- Entierro de un viejo marino..... | 292 |
| 108.- Bocarte | 294 |
| 109.- Los marinos y la Virgen del Carmen | 295 |
| 110.- La comida de los marinos | 297 |
| 111.- Un paréntesis en la fiesta | 300 |
| 112.- El conde de Güell protector de la Montaña..... | 303 |
| 113.- Los cuatro Robinsones del “Cristina” | 305 |
| 114.- La dificultad de cenar pescado en Santander..... | 308 |

Recopilación de artículos y crónicas sobre temas y ambientes marítimos, relacionados principalmente con Cantabria, Santander, su puerto y sus gentes, publicados desde 1903 en prensa y revistas, así como discursos, conferencias, prólogos, entrevistas y una autosemblanza.

