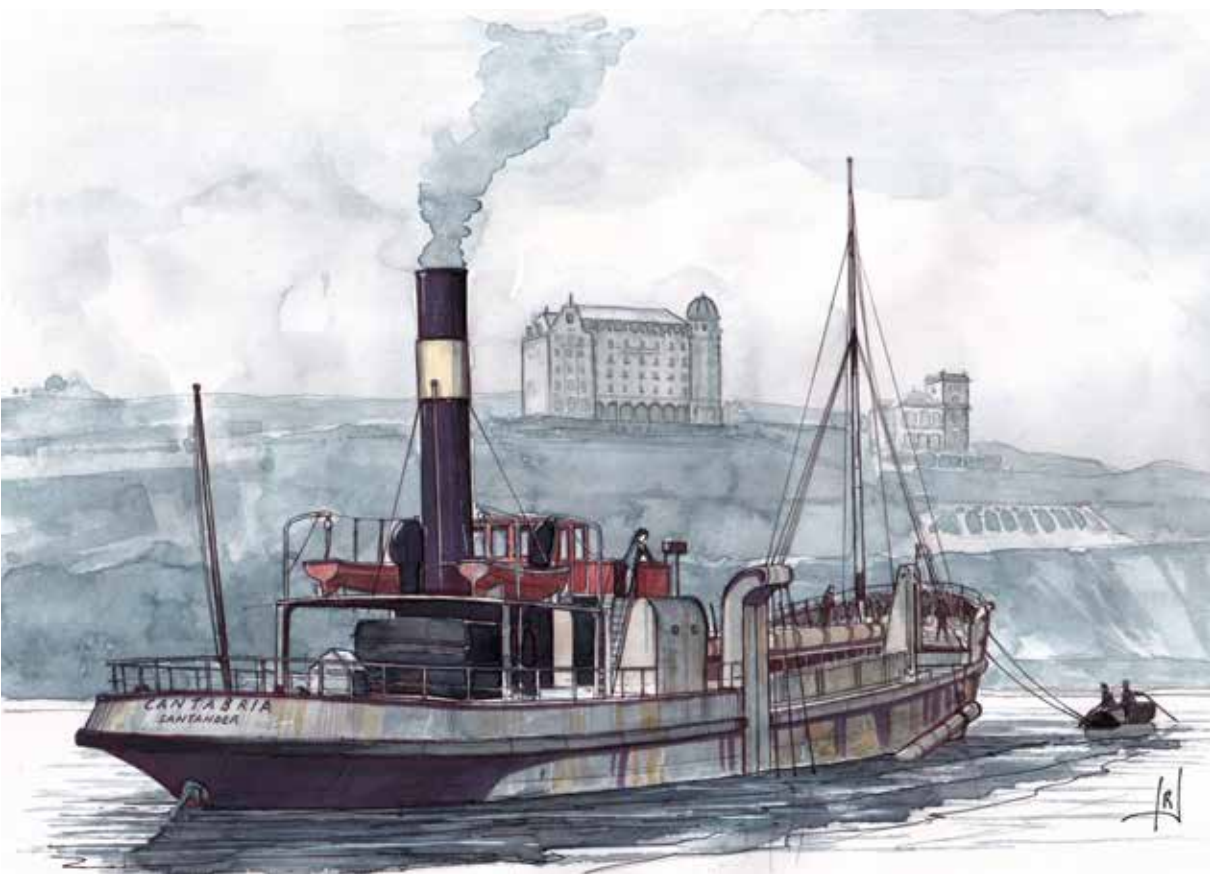


AIRE DE LA MAR

Recopilatorio

José del Río Sainz (Pick)



Juan Peña de Berrazueta

Vol. 1
1903-18

AIRE DE LA MAR

(Recopilatorio)

José del Río Sainz (Pick)

Volumen 1 de 1903 a 1918

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 de Santander.

Portada:

Draga Cantabria en la bahía de Santander, acuarela de Roberto Hernández el Ilustrador de Barcos.

Contraportada:

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

Depósito legal: SA-729-2023

Imprime: Todoprintdigital

El abuelo Pepe

Nuestra familia es una vieja familia de Santander, que actuó durante todo el siglo XIX. Un bisabuelo nuestro —en casa tenemos un severo óleo que reproduce su perfil romántico, su noble rostro que nos recuerda a D. Francisco Martínez de la Rosa tal como lo perpetúan las estampas—, un bisabuelo nuestro, repetimos, fue comerciante y armador de buques de vela. Un hijo suyo fue don José Antonio del Río, que escribió las Efemérides y Marinos ilustres...

Así comienza el artículo “El 24 de septiembre de 1868 (recuerdos familiares)” que Pick escribe para La Voz de Cantabria y que aparece publicado el día 23 de septiembre de 1928. Forma parte del conjunto de artículos reunidos en el libro Aire de la calle; en él mi abuelo relata una serie de sucesos ocurridos en Santander y dibuja con claridad a nuestros antepasados, narrando un trozo de historia de nuestra familia en la mitad del siglo XIX que no es otro que un episodio de la historia de Santander y de España. Un precioso e interesante relato cuya lectura recomiendo a quien quiera comprender mejor la figura de José del Río Sainz.

Ese cuadro del que habla mi abuelo y que reproduce la figura de su bisabuelo, Germán del Río Robredo (Santander, 1795) cuelga ahora de una pared de mi casa en Madrid. Otros cuadros, las primeras ediciones de las Efemérides y de Marinos ilustres de mi tatarabuelo José Antonio del Río, algunos documentos, fotografías y unos cuantos libros procedentes de varias bibliotecas familiares, constituyen un tesoro tangible que contribuye a mantener vívida la figura de mis antepasados, como también la de los seres que conocí, amé y permanecen en mi recuerdo.

Entre todos ellos, debo decir que mi abuelo José fue para mí el mejor abuelo del mundo y que no lo cambiaría por otro. Cuando con mis hermanas María y Gema repasamos y contrastamos los recuerdos familiares, evocamos siempre los rasgos poderosos del abuelo Pepe: su despiste habitual, su sentido del humor, su cariñosa forma de ser, sus risotadas, la pipa, el humo, los libros, los paseos por el pasillo pensando en voz alta lo que un instante después iba a teclear en la máquina de escribir de su despacho de la casa de Guzmán el Bueno, en el madrileño barrio de Argüelles de Madrid...

A aquella casa, hoy desaparecida, íbamos siempre desde Santander cuando mi padre, José Luis del Río Setién, Inteligente, vital e imaginativo, se inventaba cualquier excusa para visitar a los abuelos, Pepe y Vicenta. Cualquier ocasión era buena (siem-

pre a juicio de mi padre), como pudiera ser ir a ver por primera vez la televisión recién estrenada en España o montar en las escaleras mecánicas que se acababan de instalar en Galerías Preciados, donde acabábamos en el despacho de Pepín Fernández, dueño de los almacenes y amigo del abuelo, y de donde salíamos, mis hermanas y yo, acribillados de juguetes. Esas y otras eran las aventuras que justificaban aquellos viajes, siempre tutelados por la presencia sosegada y cariñosa de mi madre, Purificación Mons.

En aquella época y en aquella casa de Guzmán el Bueno, 28, recalaban también, como al abrigo de un puerto, los otros hijos y los otros nietos de José del Río y de Vicenta Setién. Mi tío Germán con su mujer, Peggy, y sus hijos Gene y Debbie, americanos de Boston, en donde mi tío enseñaba literatura española. Y mis primos vascos, los Uruñuela del Río, Paloma y Jorge, hijos del tío Nano y de mi queridísima tía Conchita, que entre otras muchas cosas era ahijada de Concha Espina¹.

De mi abuelo creo haber leído toda su poesía en las primeras ediciones que conservo, e incluso muchos de los poemas publicados en revistas, fascículos, separatas o dípticos de homenajes. Conozco también su prosa: novelas, biografías, su obra de teatro *La amazona de Estella* y muchos de sus artículos de prensa.

De todo ello he podido disfrutar como lector y como marino. Y poco más puedo añadir a lo que ya han dicho los que realmente entienden de esas cosas. Me gusta lo que escriben de él Gerardo Diego, Concha Espina, Rafael Sánchez Mazas, José María de Cossío o José Hierro. También se han ocupado de su obra destacados poetas y escritores actuales, como Luis Alberto de Cuenca, Andrés Trapiello, Abelardo Linares, Rafael Gutiérrez-Colomer, Jesús Pardo. Juan Antonio González Fuentes, Ramón Viadero y José Manuel Pastor. Aprovecho desde aquí para mandarles a todos un abrazo. Y ahora solo me queda explicar la admiración que siento por esta antología que publica la Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico, *Aire de la mar*, y en especial, por su autor, Juan Peña de Berrazueta, quien ha llevado a cabo la fantástica labor de reunir todos los artículos dedicados a la mar por José del Río Sainz. Mi más sincera gratitud en mi nombre y en el de toda la familia.

JOSÉ DEL RÍO MONS

Madrid, 29 de septiembre de 2023

¹ Muchos de mis primos no habían nacido todavía: Richard del Río Verges, Cristina, Rocío, Eduardo, Cosme y Diego Uruñuela del Río.

INTRODUCCIÓN

1903 - 1918

Salitre, crónicas de la mar y de los barcos.- Recopilatorio.- Rafael González Echegaray, fue el anterior trabajo que editó la Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico de Santander en 2018. Durante su elaboración surgieron con regularidad alusiones, referencias y citas, que el propio Rafael refería, del marino, periodista y poeta José del Río Sainz, al que le unió una entrañable amistad a pesar de la diferencia de edad existente entre ellos, las cuales suscitaban mi curiosidad, ya que trataban igualmente de artículos y crónicas sobre marinos, buques, navieras, puertos y navegaciones, relacionados principalmente con Santander, su puerto y sus gentes. Comprobé que muchos de ellos no figuraban en los tres recopilatorios de artículos de Pick que se han editado hasta hoy – primero el Aire de la Calle de 1933, dos tomos editados por Talleres tipográficos J. Martínez, más tarde en el año 2000 Últimos Aires de la Calle en edición no venal de Bedia Artes Gráficas y finalmente en el 2003 el Aire de la Calle de Francisco Pérez Gutiérrez editado por librería Estudio – por lo que comencé a localizarlos para, en un principio, poder leerlos; pronto me surgiría la idea de su recopilación.

Desde muy joven José del Río enviaba crónicas, principalmente de viajes, a varios periódicos, singularmente al diario La Atalaya. Comencé su localización desde el 25 de agosto de 1902 fecha en que embarca, con apenas dieciocho años, para realizar sus prácticas como Alumno de Náutica en el vapor *Sardinero* de la Compañía Vasca Cantábrica de Navegación, embarque que fue crucial en su vida de poeta, ya que fue allí donde conoció al capitán Félix Estarellas, el famoso protagonista del soneto “Las Tres hijas del Capitán” que tanta resonancia tuvo en el mundo de las letras.

Estarellas vivía en una casita en Luchana próxima a los cargaderos de mineral Franco-Belga y Orconera, donde solía operar el *Sardinero*, Pick lo explica en su poema *La ría de Bilbao*:

*Y el recuerdo sagrado, el chalet de Luchana
la casita mitad marina y aldeana
- marino y aldeano es todo este paisaje -
desde cuyos balcones, por el cariño fijas
nos decían adiós, cuando íbamos a viaje,
del capitán anciano, las tres jóvenes hijas.*

En aquella época a los alumnos en prácticas se les exigía una determinada cantidad de millas navegadas – no días de mar como posteriormente se reglamentó - y una

parte importante de esas millas, realizadas en buques a vela. Quizás por eso sus embarques fueron variados con cambios frecuentes de buque.

Posteriormente embarcó en dos buques de la misma Compañía el *Uribarte* y el *Pedrosa* pasando al *Peña Castillo* de la Santanderina de Navegación para finalmente realizar sus servicio militar y prácticas de vela en la corbeta *Nautilus* de la Armada, donde ocupó plaza de Ayudante de timón.

En ellos conoció puertos principalmente de Inglaterra, Países Bajos, Alemania, Suecia, Finlandia, Rusia y alguno esporádico del mediterráneo. En la corbeta *Nautilus* hizo un viaje redondo de Ferrol a Ferrol, que duró unos diez meses, haciendo escalas en el Archipiélago de Cabo Verde, Las Antillas, Brasil y la Isla de Santa Elena.

De esa época son artículos con títulos como *Recuerdos de un viaje por el Báltico*, *En el Atlántico*, *En la tumba de Napoleón*, *Hojas en el Diario de Navegación*, *Recuerdos de un crucero por el Atlántico africano*, *Un verano en Rusia*, *Las muchachas de Middlesbrough*, *Recuerdos de Suecia etc ...* y las vivencias de esas navegaciones servirían de base a su libro *Versos del mar y de los viajes* publicado posteriormente en 1912.

En octubre de 1907 navegaba ya como Oficial en el vapor *San Salvador* de la Compañía Montañesa de Navegación de desgraciado final. Al poco de salir del puerto de Santander y en medio de un fuerte temporal se zafó el foque del estay de proa que solían llevar entonces los vapores para estabilizarse estando a la capa. Junto con el contra maestre, José del Río salió a cubierta para cazar el puño de la vela y estando en en ello un violento golpe de mar lo abatió contra la regala, arrastrándolo contra el trancañil donde quedo medio cuerpo fuera de la borda asiéndose milagrosamente a un candelero. Posteriormente fue llevado casi inconsciente a su camarote. En vista de las heridas que tenía y el estado de la mar el capitán procedió a regresar a Santander para desembarcarlo.

Este accidente fue crucial en su vida, ya que poco después, estando reponiéndose del mismo, encontrándose con Antonio Mur, entonces jefe de Redacción del diario *La Atalaya*, al que conocía por los artículos que le enviaba, éste le pidió si pudiera incorporarse a la redacción del periódico para ayudarlos, dado que la mayoría de los redactores padecían gripe. José del Río aceptó encantado no volviendo nunca ya a la marina mercante al permanecer ya fijo en el diario.

El buque *San Salvador* en el siguiente viaje se hundió en las proximidades de Ouessant, pereciendo 13 de sus 27 tripulantes, entre ellos Justo Mier el piloto que le hizo el relevo después del accidente, hecho que a Pick le afectó al pensar que tendría que haber sido él el fallecido, nunca lo olvidó.

En la redacción de *La Atalaya* poco a poco va adquiriendo protagonismo. Primero son breves reseñas firmando algunas de ellas con el seudónimo de X, más tarde ya artículos de opinión con su nombre y poco después con el más popular de todos Pick. De estas tres firmas no era raro ver dos de ellas al tiempo en las páginas del diario. Hubo algunas más dedicadas a temas taurinos y crónica social. De hecho en junio de 1916 el Ateneo de Santander, con motivo del tercer centenario de Cervantes,

convoca unos juegos florares. José del Río gana el premio y la flor natural con su poesía *“Oración a nuestro padre don Quijote”*. Al día siguiente, 24, el cronista de la Atalaya escribe: *“...porque todos esos artículos y poesías que visteis, lectores asiduos de La Atalaya, firmados por X, Pick, Etcétera, Klarinete y otros, a su pluma maga se deben, como aquellos otros que tanto sorprendieron durante la guerra balkánica y que firmaba un Miguel Strogoff, a quien todos suponían un técnico de altos prestigios. Años después Pick usaría algunos seudónimos más.*

De esa época son los artículos *En el Sardinero tardes de borrasca, Impresiones del Santander nocherniego, La viuda de un marino una historia vulgar, La prolongación del muelle, Los viejos pataches, La crisis del puerto etc ...*

En julio de 1917 de incorpora a la plantilla de personal de mar de la entonces Junta de Obras del Puerto, como capitán de la draga Cantabria, en la cual estuvo casi veinte años, compaginándolo con su puesto de redactor de La Atalaya. Esta nueva actividad le permitía conocer casi de primera mano todo lo que ocurría en el puerto tanto en los muelles como en la bahía. Este mundo fue fuente de inspiración para sus artículos que ya empezaban a ser casi cotidianos.

Juan Peña de Berrazueta
Capitán de la Marina Mercante

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.

* * * *

Las colecciones de los viejos periódicos son como archivos y museos en que toda la vida de la ciudad está guardada con amor... 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.

José del Río Sainz

*A José del Río Sainz "Pick"
In memoriam*



*José del Río Sainz.-
La Montaña revista de la colonia montañesa.-
La Habana 10 de julio de 1922.*

AUTO SEMBLANZA
Gente de pluma de Santander
José del Río Sainz

Diario La Atalaya 9 de octubre de 1924

Recibimos por el correo interior una carta que decía así:

“Amigo Pick:

En su galería de gente de pluma falta un retrato; el de José del Río. ¿A que no lo hace? Si le hace le pago una cena”.

Esta carta nos hirió la fibra sensible. Nosotros por una cena somos capaces de aceptarla, que es el mayor de los sacrificios. Además, nos han tocado nuestro amor propio. Nunca se nos dijo que no podíamos hacer una cosa, sin que respondiésemos haciéndola. ¡Genio que tiene uno! Ahí va pues, la semblanza.

José del Río, nuestro querido amigo y laborioso compañero, se amamantó con las letras de molde. Su abuelo paterno fue uno de los mas antiguos periodistas y publicistas de Santander, don José Antonio del Río, que escribió en los primeros tiempos de “El Boletín de Comercio”, de “La Abeja Montañesa” y el “Santiago y a ellos”, contemporáneo y amigo de Pereda y de Amós de Escalante. Don José Antonio escribió también las “Efemérides de la provincia de Santander” y los “Marinos ilustres”. A su muerte dejó manuscritos que tenía preparados para otros muchos libros.

Hijo de José Antonio y tío de José del Río, fue también Alfredo del Río, periodista de batalla en Santander, donde dirigió “El Correo de Cantabria”. Es el mismo a que ha aludido recientemente el “El Diario Montañés”, Eduardo Huidobro, con motivo del pleito de Castro. Porque Alfredo del Río, en los últimos años de su vida, se retiró a vivir a Castro Urdiales, donde murió y donde fundó una publicación que todavía vive, “La Ilustración de Castro”.

José del Río estudió Náutica con muy poco aprovechamiento. Fue, en toda la extensión de la palabra, un mal estudiante. Luego salió a hacer los viajes de prácticas y aquí fue donde se rebeló la tinta de imprenta que llevaba en las venas.

El primer barco en que navegó fue un vapor el *Sardinero*, de la matrícula de Bilbao. Iba en él de primer oficial don Arturo Pardo Gil, hoy opulento naviero. Don Arturo ha sido uno de los hombres más entusiastas de la mar y más enamorados de su carrera. Quería que cada uno de los agregados que llevaba el barco fuera un Nelson, y no escatimaba esfuerzos para conseguirlo.

– ¡Hágame usted el cálculo de la Polar! – le dijo a José del Río una noche en que montaban, los dos, guardia por la costa de África.

José del Río metido en la caseta de derrota, emborronaba febrilmente cuartillas.

– ¿Ya está eso? – le preguntó don Arturo impaciente, apoderándose de las cuartillas.

¡Menudo taco soltó entonces! En vez del cálculo de la Polar, en las blancas cuartillas había un soneto alevoso, que empezaba así:

Soneto

“Nido del berberisco y del pirata,
asilo de los hijos del Profeta
ya veo destacarse tu silueta
sobre las ondas de cobalto y plata”

El capitán, un veterano malagueño, don Félix Estarellas, fue informado de lo que sucedía y puso el siguiente comentario:

– ¡Treinta y cinco años llevo *pazando* por aquí y no me metí nunca con nadie y ahora viene un niño y *ze* mete con María *Zantísima*!

Mal que bien se hizo José del Río piloto. Sentó plaza en la armada y un gran deseo de rebeló en él: navegar en barcos de vela: en la gloriosa *Nautilus*, sobre todo.

Al poco de llegar a Ferrol cayó enfermo e ingresó en el Hospital de Marina. Desde el lecho del dolor escribía artículos y poesías que se publicaban en “El Diario Ferrolano”. Un día, un médico de guardia en el Hospital y escritor de mucho mérito don Manuel Paz Varela, llamó a José del Río:

– Muchacho, ¿eres tú el que has escrito esto? – y le mostró un número del periódico.

– ¡Para servir a usted ...!

– ¿Has escrito más cosas?

Río le entregó un montón de cuartillas, garrapateadas, como respuesta.

– ¡Bueno! Yo también escribo y los escritores debemos ayudarnos unos a otros. Sino estábamos perdidos. Dime lo que quieres ...

Río le dijo que, siendo marino, su aspiración era embarcar en la *Nautilus*. La bella corbeta estaba aparejando y debía salir a viaje dentro de unos días. Ya tenía su dotación completa. Sin embargo, a las pocas horas José del Río estaba embarcado. No se limitó a esto la buena obra de Paz Varela. Recomendó al muchacho montañés como pudiera haberlo hecho a un hermano. Cuando Río llegó a bordo, con su saco de marinero a la espalda, en la *Nautilus* no halló más que amigos:

– ¿Usted es el que escribe? ¡Sabíamos que venía usted por Paz Varela!

Río hizo en la *Nautilus* un viaje a América que duró un año. Visitó la isla de Santa Elena, que produjo en su ánimo una impresión profunda, que luego ha tratado de reflejar en artículos y versos.

Desembarcado de la *Nautilus*, volvió a navegar en los barcos del comercio. Navegando en el *San Salvador* y durante un duro temporal sufrido a la salida de Santander, un golpe de mar lo derribó del castillo de proa y lo causó lesiones en una pierna. El

barco volvió de arribada, con averías, y José del Río desembarcó para reponerse. Del hecho dieron cuenta los periódicos santanderinos de aquella época.

Paseaba uno noche por la calle San Francisco, cuando se le acercó Antonio Mur, hoy administrador de la prisión de Santander, y entonces competentísimo redactor de La Atalaya:

– ¿Qué hace usted ahora?

– ¡De paseo!

– ¿Quiere usted trabajar?

– ¡No es un ideal que me entusiasma!

– Es que en el periódico nos falta un redactor. Si usted quisiera venir dos ó tres noches a ayudarnos.

Río no supo decir que no, nunca. Todo lo que le proponen le parece bien, por absurdo que sea. Su suerte es que nadie le ha propuesto, hasta ahora, que se corte una pierna. Sino andaría cojo. Aceptó y empezó su vida periodística corrigiendo pruebas y pidiendo tabaco y cerillas a los compañeros. Los principios no fueron muy brillantes. La redacción de La Atalaya la componían entonces, además de Mur, el llorado Gabino Gutiérrez, que era la bondad y la corrección hechas periodista; Francisco García Núñez, también marino, hombre irascible, que escribía siempre con el revólver cargado sobre la mesa; Alejandro Nieto y César García Iniesta, hoy redactor de “La Libertad” y entonces emulo de Papús. Se pasaba cuatro y cinco horas sin comer y sin escribir, haciendo solitarios con una baraja mugrienta. Para disculparse solía decir:

– ¡No hay tiempo para nada! ¡A poco que uno se distraiga se le va el día!

Un día Núñez, que además del periodismo daba lecciones de Náutica, le dijo a Río:

– Usted, que es marino, encárguese de mil alumnos durante unos días. Tengo que estar fuera.

Los días se convirtieron en meses, y Río, que sabía de Náutica menos que los alumnos, pasó por el dolor de verlos suspendidos a todos en los exámenes.

Núñez al volver, le dijo:

– Podía usted haberme dicho que no sabía nada y le habría yo enseñado antes de irme lo que tenía que enseñarles ...

Ínterin pasaban todas éstas cosas, el *San Salvador*, al que Río debía volver, se perdió. Todos los montañeses recordarán aquél drama. Río, en vez de actuar como náutico, que era su obligación, actuó de narrador del hecho. Y ya no volvió a salir de La Atalaya.

Es decir, salió durante dos meses. Véase cómo. Río, desde su mocedad, había sido carlista y lo seguía siendo, a pesar de trabajar en un periódico conservador y dinástico. Los propietarios y la dirección de La Atalaya no violentaron nunca sus ideas. Colaboraba en las publicaciones legitimistas y por este motivo era muy conocido entre los carlistas españoles. Una noche llegó a La Atalaya a visitarle Ramón Oyarzon, escritor brillante, que dirigía entonces “El Correo del Norte” de San Sebastián.

– Amigo Río – le dijo – , yo voy a casarme y necesito dos meses de descanso. La gerencia del periódico me ha encargado que designe yo mismo mi sucesor. ¿Quiere serlo usted?

Ya hemos dicho que Río no sabe decir que no a nada. Fui a San Sebastián. ¡Meses inolvidables los pasados allí! El trabajo se reducía a meterse en el café Kutz desde las seis de la tarde hasta las cinco de la madrugada y hacer consumición tras consumición, que pagaban los miembros del Consejo. Río, a veces, sentía remordimientos y hacía ademán de ir a trabajar. Pero siempre, los mismos propietarios del periódico, le detenían:

– Déjelo usted ... El periódico ya saldrá. ¡Vaya otra copita!

Y el periódico salía siempre. Dos ó tres artículos suyos que aparecieron en los dos meses con el pseudónimo de “Aquiles”, le dieron fama de trabajador infatigable.

– ¡Hay que ver lo que trabaja este Río! – decían sus compañeros de café – Y toda la ciudad lo repetía.

A los dos meses Río fue a Guernica a hacer información de un acto político en que hablaban Mella, Llorens y otros primates. Acabado el acto, y mientras esperaba la salida del tren, escribió toda la información. Cuando acababa se encontró con un amigo de Santander.

– ¿Qué vas a hacer?

– Volver a San Sebastián con las cuartillas ...

– Déjate de San Sebastián y vente conmigo.

Río no supo resistir. Mandó las cuartillas con un mozo del tren y volvió a Santander con el amigo. ¡Él no poder decir nunca que no!

La vida periodística de Río ha sido turbulenta. Citaremos los episodios salientes: en la manifestación católica para protestar contra la ley del Candado, fue herido con un estilete en la mandíbula. Fue una atención de los anticlericales. En justa compensación los clericales le distinguieron poco después con su aprecio.

Con ellos tuvo también polémicas, que degeneraron en agresiones en la calle. Río, si no era un escritor que venían pegando, era por los menos de los que se pegaban.

Uno de los episodios de su vida fue la expedición a Madrid con el equipo del regimiento de Valencia. Luis Soler lo ha recordado hace poco en “Palestra”. Fue el propio Soler quien tuvo la culpa. Le encontró un día en la calle a Río, y le dijo:

– Voy a Madrid, andando, con los soldados ¿Porqué no vienes?

Ya hemos dicho que a Río le parece todo bien, y se fue de viaje. Su familia se enteró de que estaba en camino al leer el periódico al otro día. A Madrid llegó, vestido de turista inglés de zarzuela, con polainas, con cantimplora y con pasamontaña. En la plaza del Rastro, unos randas, tomándole por un inglés auténtico, le propusieron el timo del entierro.

Río no se ha distinguido nunca por su elegancia. Su ideal es andar siempre vestido de viejo, y cuando estrena traje, por absoluta necesidad, lo primero que hace es volcar en él un plato de salsa. También le quema con la pipa, que se mete invariablemente encendida en los bolsillos.

Otra características de Río es su mala letra. Después que ha escrito las cuartillas tiene que llamar a sus compañeros de redacción para que le lean lo que ha escrito. También es extraordinario como declamador; las dos ó tres veces que ha querido recitar sus poesías ha obtenido éxitos asombrosos. Empieza a sacar cuartillas de todos los bolsillos y las cuartillas no casan nunca. En los momentos más solemnes de la lectu-



*Caricatura de Pick por Apeles.
Diario Montañas 20 de septiembre 1925.*

ra, incapaz de encontrar la continuación, cierra la estrofa con un etcétera, que es un poema. Por eso, en las lecturas públicas de sus versos, lleva siempre un amigo cariñoso que habla por él. Unas veces es José María de Cossío, otras Casanueva.

A la vuelta de la campaña de Melilla de 1921 fue procesado y estuvo cinco días en la cárcel. Al excarcelársele se le dio un banquete. Esto es lo más saliente de la vida periodística de Río, vida ciertamente no muy brillante, pero si variada. Ha dormido en los ranchos de los barcos, en el hospital, en la cárcel y en los campamento; ha estado en Palacio, ha recibido banquetes y homenajes, una puñalada, algunos estacazos y una flor natural, que es lo que más de duele. Ha volado en aeroplano, ha ido a Madrid a pie y, para saber de todo un poco, no le falta más que morir: pero a lo mejor se le olvida ese detalle, porque su característica es olvidarlo todo.

1.- El Dique

Diario La Atalaya 11 de agosto de 1903

En el dique se trabaja, día y noche. Un humo negro sale de las altas chimeneas y se extiende por el espacio. Temo yo que le interrumpa en sus observaciones al astrónomo de Miranda, cuando interroga a la luna acerca de las cosas venideras. En el oscuro interior de la casa de máquinas, que trae a la memoria páginas de Verne, unos hombres arrojan combustible a las hogueras. Las llamaradas, como unas lenguas que alteran el silencio, rasgan la densidad de las sombras. Allí dentro parece que está condensado y prieto el humo que busca libertad por las chimeneas. Unos puntillos luminosos, unidos en parejas, caminan de un lado para otro: sueña el observador que son idilios de luciérnagas. No hay tal; que son los ojos centelleantes de los obreros sofocados.

Desde fuera, desde el otro lado de las vallas de alambre, no se ve bien en qué se ocupan aquellos trabajadores. Si se asoman a la puerta, a respirar un momento, el rostro, tizado de carbón, aún se confunde con la negrura del fondo. Los peones, los conductores, los operarios todos, van y vienen, con actividad constante... Las vagonetas mecánicas, pequeñas y móviles, tornadizas, obedientes, recorren la estrecha vía, empujadas ó arrastradas por hombres y por bestias. Las máquinas que fabrican el hormigón desarrollan una y otra vez el proceso todo de sus movimientos, del cual no se olvidan nunca, si el mecanismo no se entorpece. Lo que se hace allá abajo no se ve desde el camino abierto al tránsito. No se levanta una pirámide: se profundiza un dique...

¡Qué rebeldes el mar y la tierra a dejarse vencer por el ingenio humano! Aquí se venga el agua salobre de los mares, del daño que se la hizo robándole las playas. Apenas se abrió la brecha en la roca firme, un hilillo burlón de agua indiscreta asomó por una rendija, y otro se aventuró después, y otro penetró más tarde, y así fue la obra de los hombres... ¿Quién nos mete a nosotros, los nacidos para aspirar el aire puro de las crestas de las montañas; quién nos mete a nosotros a colarnos en estas honduras?... Dijérase que el mar, cansado de estrellarse contra muros recios, satisface ahora su gana - ¡diablo cojuelo, curioso y entrometido! - de filtrarse por la tierra... Cuando la obra colosal avanza, cuando el hormigón se endurece, cuando el fondo sólido del dique sube, la filtración escupe, como en arranque despreciativo de golfillo que saliva de soslayo, sus hilos de agua, gruesos al cabo como calabrotes. Para esta contrariedad una paciencia "teresiana" está armada de su escudo invencible...Vuelven a funcionar las bombas; vuelven a sorber todo aquel agua indiscreta e inoportuna; vuelven a devorarle al mar sus audaces avanzadas. En esos cuantos metros de te-



*Trabajos en el dique de Gamazo.
1900. Archivo AP Santander*

rreno, junto a las calderas negras que suben y bajan con la presión del fluido; frente a esos arenales de la bahía que a las horas de la baja mar se convierten en islotes, una reñida lucha se está librando. Es el poder de las leyes físicas el que combate con el coraje de los ingenieros. Son el hombre y la naturaleza que se acometen en una titánica contienda... Y en los minutos de mayor esperanza, cuando la obra tiende a su pleno desarrollo, cuando el fondo sólido del que sube y sube, no es la impetuosa avalancha del mar quién lo invade todo... Es un hilillo burlón que se filtra por el muro: es una salivilla irónica de la roca viva...

¿Cejar y caer ante la contrariedad pequeña después de haber vencido las mayores? ¡No fuera eso digno de la recia fibra de esta raza! ¡Ya se extinguirá la audacia de las filtraciones inoportunas! ¡Ya se les cerrará el camino angosto que se han abierto en la roca! Ved que se pelea con el mar entero, con la fuerza de todo el océano, consagrada por esta orilla a invadir el hueco abierto. Pero vea también que en ese hueco, en esa profundidad artificial se van andando las ansias de un pueblo, ávido de poseer un dique para sus buques, un refugio hospitalario para los barcos, un centro de asistencia para esos cascos atrevidos que van y vienen confiados a la voluntad indecisa de las olas. Casi es una obra de caridad el tener aquí ese lugar donde las averías se reparan; donde los marinos vean asegurar, con el esfuerzo de activos vulcanos, las buenas cualidades de sus embarcaciones...

Aquél viejo marinero, oliente a "gim", curtido y harapiiento, que fue un tipo de la calle no hace muchos años, contaba del hospital que era su dique, su dique seco de carena; su parrilla, a veces, donde le calafateaban con el alquitrán de unos cuantos me-

dicinajos... Para los buques maltratados por las borrascas, el dique es una esperanza consoladora. Los capitanes, abrumados por la presencia de una avería, cifran toda su ilusión en las reparaciones inmediatas: para ellos el dique significa la prolongación de la existencia de aquél suelo inmóvil, que lleva y trae hombres y cosas de unos a otros continentes. Acá, este hospital de las "naves", nos es indispensable, y además, constituye un deseo vivo de la ciudad entera.

A nadie le agrada que se halle el lesionado sin socorro, cuando llega desangrado al primer pueblo. A nadie le complace que nuestros propios barcos se vayan a otros puertos, en busca de remedio para sus averías. Siquiera estos remiendos, echémoslos en casa a los trozos del suelo nuestro que navegan por esos mares...

Humeen las altas chimeneas; sofóquense los fogoneros en la casa de máquinas; beban sin cesar agua las bombas; caigan la piedra, la arena y la cal sobre el suelo rocoso y contra los muros desiguales... Al cabo, el hilillo burlón del agua indiscreta no hallará libre la angostura de sus túneles y el mar, con todo su poder, será vencido. Todo se alcanza con la paciencia... Y que no falte en Santander... Ella y la constancia serán las tablas de nuestra salvación futura.

2.- Recuerdos de un viaje por el Báltico I

Diario La Atalaya 31 de octubre de 1904

Henos, pues, en el corazón de la Finlandia, en la aldehuela de Traguul, distante unos kilómetros de Viborg, capital de orden secundario, y unas veinte millas, poco más ó menos, de la inmensa metrópoli de todas las Rusias, de la Roma del Norte, de San Petesburgo.

La circunstancia interesante de la guerra que actualmente sostiene Rusia con el primero y más poderoso de los pueblos asiáticos rodea a esta visita, que a vista de pájaro hago a los pueblos ribereños del mar Báltico, de una aureola de interesante actividad.

Vayamos, pues, por partes y deslindemos los diversos campos que para el estudio nos ofrece este viaje.

I

Por el Báltico.- Aspecto del paisaje.- El pueblo.- Su carácter.- Causas originarias de éste.- El pueblo y la guerra.- Indiferencia nacional.- Propaganda demoleadora.- Sus frutos.- Sanidad intelectual.- Medidas rigurosas.

Una vez franqueado el canal de Kiel, que separa Alemania de la península dinamarquesa, navegamos ya por el Báltico meridional, el famoso mar de las baladas alemanas.

La tersa y alba superficie de sus cristales, reverberando ascuas de oro al ser herida por los pálidos rayos del Norte, filtrados al través de un cielos gris y opaco, da una nota misteriosa por el extremo apacible. A su vista no se exalta el alma con llamardas de entusiasmo, no circula ansiosa la sangre por las venas en sanguíneas burbujas, no se eleva la fantasía con el vuelo del águila caudal a las regiones infinitas, como sucede en la contemplación de las costas bermejas de la Libia, donde un sol de fuego hace vibrar, al ser fundidos, los peñascos de los derrumbaderos; como en los verdes cármes malagueños, a los que sirve de dosel magnífico un cielo todo azul; como en las costas napolitanas, donde se aspira el perfume de naranjales y limoneros; como en las costas africanas de los trópicos donde un sol inmenso hace arder los delicados tallos de las selvas vírgenes... nada de eso.

Aquí la nota gris del panorama no se interrumpe un solo instante: grises son las costas bajas y achatadas que sobresalen tímidas de la superficie gris del mar; grises son las almas de los habitantes de estas tierras, seres sombríos, deslavados, que parecen llevar en sus secas facciones, jamás contraídas por la risa, el germen de todos los odios y todos los rencores. Ya en Stettin tuve ocasión de observar este fenómeno más a fondo.

Al recorrer las gigantescas fábricas donde trabajan miles de operarios; donde máquinas incomprensibles, para quién no las vea, giran vertiginosas alrededor de ejes fabulosos, y no sentir ni una voz sola, nada más que el *rum-rum*, el zumbido monótono de las piezas que se desgastan por el continuo roce, sin una voz extraña, sin un grito descompasado: al recordar aquellos hombres (llamémoslos así) que se movían silenciosos, abrumados bajo el peso de enormes cargas, ó entre el llamear de colosales hornos, pareciendo, no seres animados, sino figuras automáticas, recordé los clásicos talleres españoles donde un solo oficial que se arranca por tientos, el maestro que jura y que vocea y el aprendiz que grita sin saber por qué, arman una algarabía indescriptible, y llegué a pensar que estos hombres del Norte no son de carne y hueso como nosotros: son una mezcla de mampostería y de cementoarmado.

Y esto sucede en Alemania, donde una sabia legislación pone a la puerta de la vivienda del obrero un dique infranqueable que lo preserve de la miseria; donde un bienestar relativo hace que cada habitante un propietario en mayor ó menor escala; donde el pobre – valga la frase – al volver de un trabajo que nunca falta, disipa su melancolía ante la visión plácida del hogar tranquilo, oculto, allá en el fondo del verdoso huerto, en el cual mira, doblándose a la tierra, abrumados por el peso de óptimos frutos, toda clase de arbustos y de plantas, ¿qué será aquí, en Rusia? En esta Rusia del Norte, antesala de la Siberia, helada durante medios año, de terreno arenisco y pedregosos, en el cual solo crecen el espino salvaje y el liquen de las regiones boreales.

Triste y sombrío es, pues, como ya dije el tipo de aldeano ruso: caras peladas, cuyas cabezas cubren amplias gorras de pieles; cabelleras rubias que les caen en enmarañadas guedejas encima de los hombros; mirada rencorosa, que parece condensar todas las negruras del cielo que los cubre.

Pocas vidas hay, en verdad, tan arrastradas como la del *mugik*, habitante de estas estepas: yo los he visto hambrientos, demacrados, en medio de la llanura solitaria y yerma, recorriéndola al veloz galope de sus potros salvajes, pequeños potros, de poca alzada y crines foscas, cual visiones diabólicas, esfumadas en el fondo grisáceo de la tarde; yo los vi taciturnos, sentados ante la puerta de sus chozas, contemplando el terreno inlaborable, del que a duras penas consiguen arrancar un pan moreno y áspero, a cuyo lado es manjar de los dioses la reluciente hogaza de Castilla.

(continuará)

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

3.- Recuerdos de un viaje por el Báltico II

(continuación)

Diario La Atalaya 1 de noviembre de 1904

En este ambiente de depresión moral háse moldeado el carácter del pueblo ruso; también en él se ha inspirado su naciente literatura: las obras de Tolstoy, de Gorki, de Turguénef, por no citar otros autores, son fiel reflejo de este estado del alma: ¡son también *grises*! ¡No desdican del tono dominante en estas latitudes!

Sólo así se comprende la impasibilidad estoica con que acogen los rusos las nuevas de la guerra. Un pueblo fustigado por toda clase de infortunios ¿ha de sobrecogerse ante uno nuevo? ¡no en mi vida! ¡la guerra!. No interesa más que a los pocos españoles que aquí estamos, a quienes nos preocupa intensamente si Port-Arthur resistirá ó no las bombas japonesas; mientras los rusos, sonriendo con británica flema, opinan que los desaciertos de Kuropatkine y la impericia de Alexeief no merecen la pena de perder uno solo de los pocos días que, hábiles para el trabajo, tienen en el año.

No se nota, pues, la excitación patriótica que todos los pueblos de la historia han experimentado en sus grandes crisis. Cárganse y descárganse los buques, como en tiempos normales; y mientras la prensa universal anuncia a cada paso la salida de la armada del Báltico para el Extremo Oriente, parte de la dotación de ella, aquí destacada, sirve de obligado y casi único concurso en todos los bailes y templos de Baco de las inmediaciones. ¿Será relajamiento, será escepticismo ó será el valor estoico de las almas grandes? Difícil es responder a esta pregunta: las celebridades bizantinas se entretenían en alardes retóricos mientras los turcos asaltaban a la reina de Oriente; la hez de la sociedad española llenaba las graderías de la plaza de toros, mientras se sumergían en Santiago el porvenir y la leyenda de la raza.

Ambos eran dos pueblos decadentes. Esas extravagancias y esos anacronismos eran las muecas características de la agonía; ¿pero no está también reciente el ejemplo del pueblo boer? Pueblo joven, viril, con plétora de vida; fanáticos en el culto de Dios y de la Patria; los dos grandes amores de todos pecho honrado. Pues bien: aún recuerde a ese pueblo cultivando sus heredades en plena derrota, y relevándose los *burghers* en el uso del fusil y de la esteva. ¿En cual de estos dos casos se encuentra el pueblo ruso? Arduo, como ya dije, es el dilema para quien, como yo, sólo fui su huésped durante breves días, y tratándose, como se trata, del imperio más vasto de la tierra; pero no obstante, no juzgo aventurado el afirmar que el pueblo ruso es por hoy incapaz de repetir la hazana de Moscow.

La propaganda antipatriótica de Tolstoy, que tantas perturbaciones causó en el mundo todo, tiene que haber producido aquí verdaderos estragos. Soplan viento de fron-

da; el trono de los Czares está basado en un volcán, cuya ignición puede empezar de un momento a otro. Bien lo sabe el Gobierno; y por eso extrema sus medidas; el rigor de estas puede apreciarse por el siguiente dato. Ejércese la vigilancia más estrecha respecto a la introducción de libros y folletos; la primera disposición que tomó la autoridad del puerto a nuestra llegada fue sellar todos los que de esa clase había a bordo; solo dejaron libres los profesionales, los que por su índole eran indispensables para el buen régimen del buque.

Cierto es, repito, que el ambiente de oposición que se respira, ambiente de que son pálidas muestras los asesinatos de Piewe y del general gobernador de Finlandia, es causa suficiente para justificar tales medidas.

Si la libertad, según Cicerón, consiste en ser esclavo de la ley, todo el que la vulnera es un liberticida, y debe estar por consiguiente fuera de ella: ¿no es ridículo que al amparo de una sofisticada tolerancia se ceban los cañones que luego han de dispararnos a quemarropa?. La historia nos enseña que la libertad sin restricciones es un absurdo. Sus más fervientes paladines, los que con más ardor la invocaron en la oposición, no bien en el poder, se deshicieron de ella. Es el escabel de que se sirven los grandes déspotas, desde César a Combes para alcanzar la tiranía; es el arma homicida con que se hiere a un adversario y que luego se arroja con desprecio.

Juzgo, pues, muy plausible este servicio de *sanidad intelectual*, y se lo brindo a Maura; jamás se extinguirá la raza de los Artales asesinos, mientras alienten los Kropotkines, ¡Malatos instigadores!.

II

La entrada del puerto.- Archipiélago liliputiense.- Los traficantes de madera.- Un campo atrincherado.- Tragsund.

Hechas a la ligera, en el capítulo que antecede, las indispensables observaciones a que brinda al viajero la situación especialísima de este imperio, paso a describir a vuela-pluma, del mejor modo que me sea dable, dentro de mis escasas facultades, el paisaje *exterior*, o sea lo que se ve con los ojos del cuerpo, antes de pararse a investigar con los del alma.

La entrada de Viborg no deja de ser interesante; distínguense primero viniendo de la mar una serie de islotes que sobresalen muy poco del nivel del agua.

(concluirá)

JOSE DEL RIO Sainz

4.- Recuerdos de un viaje por el Báltico III (conclusión)

Diario La Atalaya 2 de noviembre de 1904

A medida que se avanza sobre ellos, los islotes se agrupan más y más, hasta llegar a constituir un dique casi infranqueable. Por las pequeñas aberturas existentes entre una y otra peña, se desliza el buque, rozando sus costados los hierbajos que crecen en las rocas. Por dichas aberturas precipítase también el mar, paisaje adentro, formando inúmeros canales, que internados en aquél dédalo de piedras y rocas, bifúrcanse en todas direcciones, formando una perspectiva deliciosa. Los islotes del interior de este archipiélago aumentan su extensión gradualmente, hasta que llega un punto en que los pedruscos del cordón de afuera llegan a ser, con relación a ellos, lo que las islas británicas al resto de Europa. En una de estas islas, de mayor tamaño, levántase Irgasund, separada por un brazo de mar de la tierra firme en que se asienta Viborg.

Dije, si mal no recuerdo, en los comienzos de este artículo, que en estas latitudes solo crece el pino salvaje; pero he de advertir que es tan pródiga la naturaleza en el desarrollo de estos árboles, que ellos solos representan el porvenir de Rusia, la que sufriría con la desaparición de sus bosques un desequilibrio mercantil tan enorme que es imposible fijar las consecuencias. Sobre la madera gravita toda la existencia de los rusos del Norte. De ella viven desde *el príncipe altivo al que pesca en ruin barca*. Sin la madera no sería aquí posible la existencia. Todo el panorama de este territorio podría sintetizarse en dos palabras: *pinos* y *rocas*. Los bosques espesísimos, infranqueables, que forman la agreste cabellera de las peñas, desfilan sin cesar a nuestra vista. Muy pocas casas habitables vemos en el bosque, tendidas por la orilla. Únicamente, y con una monótona uniformidad que cansa, elévanse almacenes, donde se hacinan en espera de embarque, enormes cantidades de madera. Asombra, repito, el número infinito de tablones que salen de aquí todos los años.

Desde que se abre la navegación, a mediados de la primavera, hasta que se cierra, a últimos de otoño, empiezan a trasponer el Kiel y el Sund, los dos puertos del Báltico, miles de buques, que van en busca del codiciado cargamento, para repartirlo luego por todos los puertos del planeta.

Fondeados en las grandiosas rías que desembocan en el Báltico, véanse desde la fragata de cuatro palos y juanetes dobles, hasta el humilde bergantín que solo carga unos cuantos cientos de toneles; desde el monstruoso *cargo boat*, de 12 palos y 10.000 toneladas, como los de *Muller and Company* de Rotterdam, hasta el modesto vaporcito que no desplaza arriba de 1.000 a 1.200; y en punto a gallardetes y banderas; reina

la misma laberíntica y babelesca confusión. El pabellón de Suecia, azul, como cielo meridional, flamea sobre la roja enseña de la antigua Bizancio; la bandera argentina con un sol de oro en uno de sus ángulos hace sombra al estandarte gualdo y rojo de la patria del Fuentes.

La madera, oficiando de imán potentísimo, atrae a estas regiones a representantes de todas las razas dispersas por el globo. Imposible parece que esta exportación no haya acabado con la enorme riqueza forestal aquí acumulada. Solo la exquisita vigilancia del Gobierno, que prohíbe terminantemente la corta de maderas en las plantaciones que recientemente se hacen para sustituir a las cortas anuales, y al buen sentido práctico del pueblo ruso, que comprendiendo que su único medio de vida estriba en los árboles, pone sus cinco sentidos en conservarlos, son capaces de impedir que en muy pocos años queden estos pedruscos libres de la enorme carga de vegetación que actualmente soportan. ¡Con qué vergüenza, con qué ira comparé esta actitud del pueblo ruso con la de las kábilas españolas quemando, talando, destruyendo montes enteros de la manera más estúpida! Selvas, bosques de robles, de alisos, de nogales... verdadera caja de ahorros, acumulados por muchos siglos de *ignorancia*, desaparecieron en pocos años a un soplido del *progreso*.

Fue consecuencia de la obra de *europaización* emprendida por nuestros gobernantes. Las llanuras incultas y los montes pelados constituyen hoy, junto con la urna electoral manchada de sangre y oliendo a vino, las conquistas de los últimos tiempos. ¡Cómo maldije a Mendizabal al recordar que a su desamortización fueron debidas las brutales talas! ¡Cómo maldije de los hombres que, so pretexto de civilizarnos, nos arrastraron a la más espantosa de las ruinas!

Pero dejémonos de *cosas tristes*, como dicen en no recuerdo que zarzuela, y continuemos el cuento interrumpido. En medio de la selva, y en un lugar en que los pinos dejan alguna más separación que de ordinario, entre sus raíces se eleva Iragssund. ¿Cómo describirle? ¿Qué descripción puede hacerse de una docena de mal contadas chozas de madera diseminadas por la orilla del agua, con una sola tienda de comestibles, donde se encuentra la leche por única bebida? Cuando más, cuando más, y los días que repican gordo, suele traer de Viborg el provisionista, algunos frascos de limonada ó alguna bebida inofensiva. Así es que a la llegada de los buques reina a bordo un verdadero pugilato; gentes que asedian al mayordomo, exigiéndole, suplicándole, según las circunstancias, ginebra, cognac, rom, (el vino lo consideran demasiado alto para ellos, viene a ser lo que el cielo para nosotros) pagándolo, por supuesto, a peso de oro.

Parco, muy parco es en sus costumbres el paisanaje ruso. Su alimentación es casi inverosímil: la constituye una torta de pan negro, insoportable para nuestros estómagos, pan que restriegan con manteca de vaca; un pedazo de tocino crudo y unas cuantas patatas cocidas, todo esto remojado con tragos de leche. ¡Qué diferencia tan enorme al sabroso puchero del jornalero hispano! ¡Cuántas gracias dí a Dios por haber nacido en esta España, donde se da el vino, el trigo y la aceituna! ¡Donde solo falta un gobierno para vivir en pleno paraíso!

Fondeados en la canal, vemos una división de torpederos rusos; al pasar saludamos respetuosos a los bravos marinos que tantas páginas de gloria han escrito en la presente guerra. Enfrente del fondeadero se eleva un campamento atrincherado; las tiendas de campaña, sobresaliendo entre el follaje, figuran una bandada de palomas prontas a alzar el vuelo. Por entre ellas circulan soldados y oficiales. Al fin, nos encontramos cara a cara al famoso soldado de Plewna y de Moscow. Lo confieso, la desilusión no puede ser más grande; altos, desgarrados y caídos hacia adelante, los soldados rusos carecen de la marcialidad y gallardía del soldado español. Luego sus antiestéticos uniformes, consistentes en una enorme gorra de plato, casaca y uniforme de color parduzco y verdoso, unido al desaliño con que lo visten, produce a la vista el efecto más deplorable.

Sin embargo: conocía su historia, sabía que aquellos hombrones que *se caían a pedazos*, eran nietos de los que nos ayudaron a debelar el poder del gigantesco Corso, e instintivamente mi gorra cayó de la cabeza. Ellos representaban el heroísmo mudo, que sucumbe fusilado, sin perder su *spleen*, sin exhalar un grito. Ellos representaban a la Rusia, a esa Rusia que entregará su último hijo y cambiará su último rublo, sin desarrugar sus facciones de vieja esfinge. Porque Rusia llegará a ese extremo, si preciso fuera. Llegará al sacrificio, no obstante lo que dije en anteriores párrafos.

Escribía entonces dominado por el pesimismo de lo que veía, sin considerar que Rusia es muy grande; que no la constituyen solamente dos ó tres provincias rebeldes y traidoras como Finlandia, que es la que tenía ante los ojos. Ahí están los pueblos del mar Caspio; las razas ribereñas del Azof y el Negro; los que arman sus tiendas en las arenas del Yenisei ó en los picachos de los Cáucosos; todas esas razas y regiones que miran con desprecio a estos maderistas libertarios, a estos nuevos fenicios del Sacro imperio, que posponen la patria a un puñado de rublos.

NO; el resto de la Rusia debe ser diferente a esta Rusia que he visto. De lo contrario Port-Arthur ya habría sucumbido y las defensas del "Czarevith" y del "Variag" serían imposibles.

¡Finlandia es, sin duda, el Judas de la Rusia!

Iragsund, 7 de octubre de 1904
 JOSÉ DEL RÍO SAINZ

5.- El Cadáver maldito

Recuerdo de un marinero I

Diario La Atalaya 5 de noviembre de 1904.- Edición 12 noche

Pues señor... esto fue allá por los comienzos de mi carrera. Navegábamos un día, hacia el fin de la tarde, con mar rizada del NE, viento fresquito de lo mismo, cielo claro y horizontes despejados, según la invariable, para estos casos, y rutinaria fórmula del “Diario de Navegación”, por las tranquilas aguas del Golfo de Gascuña. Cuando de pronto, semiflotando, semihundido sobre la cresta de una ola, apareció un cadáver. No estaba descompuesto; antes bien, su muerte debía ser reciente, a juzgar por la horrorosa mueca que aún dibujaban sus labios entreabiertos. Su larga y abundosa cabellera, caída y extendida hacia adelante, formaba un lúgubre apéndice a aquél cuerpo sin vida.

Figuraos la impresión que el tétrico despojo produciría en mi espíritu, virgen aún de las terribles sensaciones que trae aparejadas la vida del marino. ¡Un muerto! ¡un naufrago, sin duda! exclamé sin poder contenerme. ¡Toma! ¡el cadáver maldito! respondieron a coro varios tripulantes.

Como es de suponer, la exclamación hizo su efecto; picóme la curiosidad y desee saber algo de la leyenda que bajo dicha exclamación vislumbraba y así, reprimiendo el espanto que aún atarazaba mis sentidos, pregunté anhelante: ¿El cadáver maldito? y ¿eso qué significa?.

¡Poder de Dios! rugió entonces el contramaestre – viejo nauta, encanecido en el oficio – y ¿aún no lo sabes? pues oye atento, porque estas cosas deben tenerse siempre en la memoria, como ejemplo con que refrenar malas pasiones.

Y así diciendo, lió un cigarro, sentóse sobre el guardacalor, pidióme lumbre y habló, mientras se ahogaba en una bocanada de humo pestilente.

Hace ya muchos años – ni tú ni yo habíamos nacido, ni pensábamos en semejante tontería – cuando no existían los vapores ni ninguna de las zarandajas del presente, vivían en un pueblo de Escocia, de cuyo nombre no quiero acordarme, dos jóvenes marinos: Willy y Jack. Willy era capitán y Jack piloto, y ambos navegaban en el mismo buque: un bergantín redondo que volaba por encima del agua, al decir de los que lo vieron. *Two Friends, los dos amigos*, era su nombre, y los dos amigos inseparables, cariñosos eran Willy y Jack. Mil veces soñó Willy con retirarse a gozar de una fortuna trabajosamente acumulada, pero otras mil la idea de separarse de Jack le hizo desistir de tal propósito.

Con tenaz insistencia ofreciéronse a Jack puestos más lucrativos en otros buques; pero con insistencia no menos firme fueron rechazadas las ofertas. Y Jack siguió ocu-

pando su puesto de segundo de a bordo del *Two Friends*, el gallardo velero, propiedad de su amigo el capitán Willy. Pero ¡ay! el hombre propone y Dios dispone; una *guiñada* de dos grados que comúnmente pasa desapercibida, aún para el mismo timonero, puede a lo mejor ocasionar una catástrofe. Así es la vida; pasan a lo mejor años y años sin que, no una guiñada, sino toda la caña que se cierre, produzca consecuencia; pero llega, cuando menos se espera, uno de esos momentos que Dios manda para probar la fortaleza de los hombres, y entonces ¡es necesario aguantarse bien a rumbo! ¡pues si no...!

Y al llegar aquí, limpióse el narrador las gruesas gotas de sudor que resbalaban por su rostro. Hecho esto continuó diciendo:

...Tal pasó en este cuento; vivía en el mismo pueblo de los dos jóvenes la rubia Fanny, que al decir de testigos, era la muchacha más linda que nació de madre. Diez y ocho abriles no contaba, más para el desarrollo de su busto y lo expresivo de su semblante llamaba poderosamente la atención de sus convecinos. ¡Qué lejos estaría de pensar la joven escocesa que sus hechizos serían con el tiempo la manzana de la discordia de los dos amigos! ¡La fiera cuña que se introdujese brutalmente entre los planes de la amistad de Jack y Willy, separándolos para siempre por un odio africano!

Así fue, sin embargo: ambos amigos prendáronse de ella e hicieronla la corte: pero a poco dejóse ver que la doncella esquivaba la presencia de Jack, al tiempo que acogía benévola las visitas de Willy.

Decididamente, amaba a éste. Tal preferencia hirió ¡cómo no! en lo más vivo el pundonor de Jack. La idea de su derrota no podía separarse de su imaginación; y el carácter suyo, rencoroso y sañudo por sí, convirtió en hostilidad mal encubierta la franca amistad que le unía a su inmediato superior jerárquico. Pero acabó de enardecerle éste, cuando una tarde, entre amable y risueño, entrególe el mando del buque, por un viaje no más, pues él pensaba quedarse durante aquél en tierra, a fin de celebrar sus desposorios con la hermosa Fanny.

Lívido, mudo, quedó Jack, al escuchar de labios de su rival la infausta nueva. Subiósele la sangre a la cabeza, latióle el corazón con violencia desacostumbrada. Un mar de sangre obscureció su vista... vaciló, en fin, como si fuese a desmayar.

¿Te sucede algo? ¿siénteste mal? Dijo Willy, extrañado al observar el estado de Jack. No, no es nada un ligero vahído ¡hace tanto calor!. Los síntomas son de borrasca... contestó al segundo, recobrando su serenidad y siguió la conversación interrumpida, como si nada hubiese sucedido.

(concluirá)

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

6.- El Cadáver maldito II

Recuerdo de un marinero (conclusión)

Diario La Atalaya 7 de noviembre de 1904

No pasó desapercibido para Willy, cuya agudeza y perspicacia eran notorias, la impresión que la nueva de su enlace causara en la imaginación calenturienta de su *amigo*. Con todo, estaba muy lejos de pensar que anidasen en el corazón de este villanas intenciones. Confiaba en su amistad y, ciego, no veía la terrible crisis por que esta había atravesado.

Así, no extrañó que al mes exacto de su boda, decidieran los cónyuges, según costumbre inveterada en los anfibios habitantes de aquella tierra, hacer un viaje a bordo del *Two Friends*, pasando su luna de miel en la inmensidad del Océano; en el templo más grande que Dios elevara a su misma gloria.

Si algún recelo subsistía en la mente de Willy respecto a la conducta de su amigo, disipóse bien pronto al observar el carácter de este. Jamás hallóle tan jovial. Bromeaba con la *señora capitana*, como llamaba a Fanny, con cínico despecho, y recordaba entre risas y chanzas su malogrado noviazgo y prematuras calabazas. ¡Era un resignado en toda la extensión de la palabra!

No obstante; si Willy en vez de dejarse llevar de su optimismo, hubiese ahondado más a fondo en el alma de Jack, hubiese comprendido cómo aquella alegría era estudiada, cómo bajo la capa de amistad fingida se ocultaba el despecho rencoroso, ¡cómo bajo la nieve externa latía un Chimborazo! Más no vio nada, y confiado y tranquilo dio sus órdenes y el *Two Friends* levó anclas e hízose a la mar...

Era el quinto día de navegación, y un tiempo duro y borrascoso los había combatido constantemente. En el tiempo en que se reanuda esta relación el temporal los combatía con horrible violencia. El *Two Friends*, gallardo buque buque construido *ad hoc* para navegar por mares tempestuosos, lo resistía valientemente. Puesto a la capa, rompían las mares por su proa, pero el buque no sufría quebranto alguno.

En esta situación se hizo Jack cargo de la guardia, que le entregó el contramaestre. Todos dormían; solo el timonero, fijos los ojos en la rosa canturreaba, por no dormir, monótonas canciones. Dos hombres del *retén*, buscando abrigo contra las inclemencias del tiempo, se amparaban de él, junto al fuego de la cocina. La feliz pareja también dormía, con el sueño feliz de los recién casados.

Solo el piloto, el despechado amante no había podido cerrar sus ojos desde que salieron mar adentro; una idea feroz le atormentaba: la venganza.

A grandes pasos paseábase por la toldilla; frecuentemente los *chubascos* que inundaban el buque caían sobre él; mas no los esquivaba; diríase que era insensible a la

humedad, al frío. De pronto se detuvo; una idea satánica germinó en su cerebro... y tocó el pito. Súbito los dos hombres que constituían el *retén*, regañando entre dientes, abandonaron mala gana el *socaire* de la cocina y acudieron a la llamada. ¿Cómo se entiende? ¿dormíais, borregos? rugió Jack con gesto avinagrado. A ver si en menos de un segundo levantáis los *cuarteles*; quiero ver las escotillas descubiertas. Los hombres miráronse asombrados: ¿abrir las escotillas con tal tiempo? ¡a un loco no se le ocurriera temeridad más grande!

¿Qué hacéis, voto va a Dios? - clamó frenético el piloto - ¿no veis que quiero ver las escotillas descubiertas? ¡Por Dios vivo, que os he de arrear a rebencazos!. Sugestionados, ante el gesto imperativo del que mandaba, sin noción exacta de lo que hacían, creyendo aún estar entre sueños, bajaron los marineros la cabeza... y poco después la orden estaba cumplida.

Bien, ahora a fumar un cigarro – dijo Jack, dirigiéndose al timonel, cuando todo estuvo concluido, y se hizo cargo del gobierno del buque.

¿Qué pasó después? nadie lo sabe: solo se dice que la gente contemplaba aterrada como el piloto, dueño del timón, lo cerraba a la banda y atravesaba el buque; cómo el turbión, cogiendo de través a la nave, la desarbolaba en un instante... cómo cuando la gente, perdido su estupor, ante la inminencia del peligro, abalanzóse sobre el loco, y arrebató la caña de sus manos, era ya tarde. El buque, desarbolado, ya no gobernaba; y el agua, saltando por la borda, llenaba las descubiertas escotillas, anegándolo todo, y el piloto, perdido el juicio por completo, loco de desesperación y de despecho, saludaba a cada golpe de mar que embarcaba el buque con una estrepitosa carcajada.

Después nada: un remolino inmenso que se sorbía al bergantín gallardo; un supremo grito de terror lanzado a coro por varias bocas y una ola gigantesca, que pasando por encima de los tronchados mástiles, como una esponja por encima de un encerado, borraba todos los objetos que antes se destacaban sobre la superficie de las aguas. Como es consiguiente, el mar tragó todas sus víctimas; mas miento; todas, no. Indignado sin duda ante la felonía cainesca de aquél Judas, apenas recibido en su seno, escupióle con desprecio a la superficie. Volvió a sonar en el espacio el grito del Señor: ¡Cain, Cain! ¡Qué hiciste de tu hermano Abel? Y por divina maldición flota perpetuamente en el cuerpo del traidor, sin descomponerse, sin hundirse.

Diferentes veces lo he encontrado; halléle la primera junto al Cabo de Hornos; era yo un niño, y allí me contaron la terrible historia que has oído. Después, en el transcurso de mi vida, volvíle a hallar distintas veces. En el Báltico, en el Pacífico, en el Mar Negro: siempre lo mismo.

Piadosos navegantes unieron a su cuerpo pesadas moles, para que estas lo arrastrasen al fondo, ¡pero en vano! El mar se resiste a recibirlo y todavía flota, como flotan eternamente en la conciencia los recuerdos de las malas obras, sin que consigamos sepultarlos, ni aún uniéndolos a pedazos de tiempo, en el mar del olvido.

7.- De como prospera aquí el comercio y la navegación.

PISTO

Diario La Atalaya 21 de enero de 1905.- Edición 12 noche

En lo que va de año, nos dicen, que solo se han presentado en la Aduana de Santander, salvo error, hasta el 19 del corriente, 24 manifiestos, advirtiendo que se comprenden en este número varios talones de trasbordo de carga destinada a este puerto, de algunos vapores que, conduciendo carga para este puerto, no teniéndoles cuenta rendir viaje aquí, por no compensar los gastos que se les hubieran ocasionado con los fletes tan insignificantes por la escasez de la carga, se quedaron en Bilbao, trasbordando lo que destinado a nuestro puerto conducían sus bodegas.

Los manifiestos expresados son de escasa importancia, a excepción de algunos cargamentos de carbón que indispensablemente necesitan para el consumo de buques ó industrias los destinatarios.

El vapor *Pinzón* entró aquí el 16 de diciembre último, procedente de Hamburgo, trayendo a su bordo tan escasa carga, que, para continuar su viaje a Levante, después de haber estacionado en aquél puerto alemán largo tiempo, tuvo necesidad de tomar por vía de lastre algunos centenares de toneladas de arena. ¡Esto Inés ello se alaba, no es menester *alaballo!*

Aquella supresión, en mal hora concebida, del derecho diferencial de bandera sin compensaciones para nuestra marina mercante, los impuestos excesivos que gravitan sobre la navegación, *que no tienen en otras*, las huelgas y las condescendencias de nuestros gobernadores y Cámaras de Comercio, y la concurrencia de tantos buques amarrados sin encontrar más carga, algunos que el mineral, la guerra que se hacen los comisionistas unos a otros, rebajando la comisión por falta de unión y armonía entre ellos. Por todas estas causas viene la crisis que lamentamos, y que quiera Dios cese pronto para bien de todos.

8.- Corrección

PISTO

Diario La Atalaya 25 de enero de 1905

En nuestro artículo del mismo epígrafe inserto en el número de *LA ATALAYA*, correspondiente al sábado 12 noche, aparece, en contradicción con lo que nos proponíamos demostrar, que la reducción de la tarifa de los comisionistas sobre la carga que reciben de los vapores que arriban a nuestro puerto es una de las causas que alejan a los buques de aquí, cuando por el contrario servirían para atraerlos, si no fuera porque esta rebaja es insignificante y no alcanza a contrarrestar los otros gastos de puerto que contribuyen a que obtengan la preferencia otros puntos de la costa N. de España, donde pagan menos.

Cuando redactamos aquél escrito no había un solo buque atracado a los muelles de Maliaño, lo que produce en el ánimo tristeza y desconsuelo viendo que por causas de todos conocidas, decae el movimiento marítimo en nuestra magnífica bahía, que al paso que vamos se verá desierta, agregándose que la vamos a perder por los aterramientos si pronto, muy pronto, no se procede con actividad a dragar con máquinas poderosas en las rías y en el centro.

Hay que procurar a toda costa remediar este mal que se nos viene encima, por falta de atención a necesidad perentoria, ya que la imprevisión, la apatía y la inercia de las cabezas ó calabazas que nos han venido mandando, nos han traído a este lamentable estado.

Mucho se hace, y muy bien en dar de comer al necesitado, pero si por falta de trabajo se aumenta el número de los que carezcan del alimento necesario, toda vez que no se procura el modo de dar ocupación a los braceros, haremos como don Juan de Robles, que fundó un hospital pero antes hizo los pobres.

Si; después del desatino de la supresión del derecho diferencial de bandera, con los impuestos que pesan sobre nuestra marina mercante, y después de tantos arbitrios y cargas onerosas que se hacen insoportables, la marina muere y habrá que amarrar nuestros barcos.

9.- La Marina de guerra I

PISTO

Diario La Atalaya 4 de marzo de 1905.- Edición 12 noche

Buena falta nos hace una buena marina de guerra para defender nuestras costas y proteger a la mercante, sí; pero hasta ahora en nuestros arsenales no parece que se sabe construir barcos, a pesar de la pericia de nuestros ingenieros navales, y si no se da en el *quid*, probablemente serán tirados al agua los trescientos millones y pico que se han votado para la construcción de acorazados.

Ese gasto solo servirá para recargar al contribuyente y producir, como dice una correspondencia que tenemos a la vista, de persona competente, y de la que tomamos los datos que vamos a utilizar, para producir *fetos* como el *Alfonso XII* y el *Lepanto*, que carecen de estabilidad, ó como el *Habana*, que hubo que abandonarlo en la Martinica, y no pudo volver a la península por ser imposible que cruzase el Atlántico. ¿Se acuerdan ustedes de las fechorías que contábamos del *Osado*, en otro *Pisto*?. Pues esa correspondencia nos da pormenores deliciosos de lo ocurrido en la rada tranquila y espaciosa del Arsenal del Ferrol.

No hizo mas averías que las siguientes: Echó a pique uno de sus botes, salvándose la gente por milagro; embistió al *Giralda*, y de rechazo se fue contra un malecón, rompiendo las dos hélices. ¡Aprieta!

¿Y cuanto, dice la misma carta, se despilfarra en aquél departamento? Se está concluyendo de edificar un hospital de Marina que debe ser, por lo que cuesta – tres millones de pesetas – ¡sopla! un edificio como el famoso Partenon de Atenas.

Y no continuamos la crónica por que asusta y apena el ánimo. Por algo decía Fernando VII, ya lo hemos citado otras veces, cuando le hablaban de la Marina de guerra “¿Marina?... poca y mal pagada para que no eche vicio.

10.- La Marina de guerra II

PISTO

Diario La Atalaya 6 de marzo de 1905

Nos equivocamos en el último *Pisto*. No tres sino *doce millones de pesetas* cuesta ese hospital de Marina del Ferrol, según la correspondencia de donde tomamos la noticia. ¡Aguanta, Pablo! y lo más peregrino es que no parece que llama la atención ese edificio, ni por sus dimensiones, ni por su lujo monumental. Esto en un país donde los materiales y la mano de obra son más baratos que en cualquier punto de España. Y esto no es nuevo, pues en aquél departamento marítimo se han gastado de abo-lengo buenos millones, y se ha aprovechado muy poco en construcciones navales. Algunos buques, apenas terminados, se han dado de baja, por inútiles, y se mantiene, como en la Carraca, desde Adán un personal numeroso que viene siempre, trabájese ó no se trabaje en aquella maestranza, llevándose una buena parte del presupuesto de Marina. Así lo dicen las crónicas, y estamos hartos de oírlo, sin que nadie lo desmienta.

Ya trajimos a cuento aquella anécdota de cuando estando un día Carlos III en balcón del Palacio de Oriente, dirigiendo el anteojo hace el O. fijo, le preguntó el ministro de Marina don José Patiño que estaba a su lado: ¿me permitirá S.M. interrogarle acerca de lo que mira con tanta insistencia? “Hombre, qué ha de ser, sino ese arsenal del Ferrol, que va costando tanto dinero, que ya debía verse desde aquí”.

Veremos lo que se saca de los millones que se van a invertir en barcos. No parece sino que la fatalidad pesa sobre nosotros y que se cumple, hasta ahora, el funesto vaticinio de Mr. Pitt, cuando recibió la noticia del desastre de nuestra escuadra en Trafalgar, siendo ministro de Marina en Inglaterra, justamente un siglo ha, en 1805, que España no volvería a tener Marina de Guerra.

11.- Recuerdo

El Diario Montañés 21 de octubre de 1905

Hoy, veintiuno de octubre de 1905, cúmplase el primer centenario del combate naval de Cabo Trafalgar. El Santander de hoy, el de aguas enfangadas por el rojo hierro de sus montes; el que alza al cielo la red de chimeneas de sus aparatosos hornos, es fácil que deje que transcurra este día sin interrumpir, por un momento, la prosaica norma de su vida burguesa y ciudadana.

Y, sin embargo, día es este de eterna recordación para Cantabria e imposible de borrar de sus anales.

En tal día del año 1805 se vistieron de luto muchas y muy nobles familiar montañesas. A la épica jornada que enrojeció las aguas del estrecho, envió Santander sus hijos predilectos. Montañeses eran la mayoría de los héroes anónimos que allí hallaron su tumba; *Montañés* era el navío de este mismo nombre que comandaba el heroico montañés Alsedo. ¡El heroico Alsedo, como le llamó Quintana en versos que durarán lo que el idioma dure!.



*El Montañés
cuadro de Carlos Parrilla.*

En las gradas de nuestro Astillero de Guarnizo constrúyese aquél navío *San Juan*, que después de una pelea homérica contra seis enemigos, aún lo conservan los ingleses como una reliquia de inestimable precio.

Hijo de la Montaña fue, por último, aquél Felipe Jado Cagigal, que en el navío *San Agustín*, del que era comandante, disparó el primer cañonazo de aquel día *negro*; y si fuésemos a citar todos los montañeses que se inmortalizaron en el desastre, es fácil que antes que la cuenta se acabaran la tinta y las cuartillas.

No obstante eso, nada se ha dispuesto para conmemorar la honrosa fecha, y el viejo palacio de los Villatorre verá pasar el aniversario de la muerte del héroe que nació en su recinto, sin que ni una corona adorne la desgastada lápida en que se lee en sucios caracteres: *Aquí nació don Francisco Alsedo ...*

Es Trafalgar el doloroso epílogo del negro poema de nuestra ruina, empezado siglos antes entre Calais y Douvres con la destrucción de *la Invencible*. Todos los grandes poetas de la época cantaron su recuerdo; Quintana le dedicó la mejor de sus odas; y Juan Bautista Arriaza, el dulce y clásico vate madrileño, escribió sobre este mismo asunto estrofas soberanas.

Un montañés ilustre, Adolfo de la Fuente, si bien no logró igualar a los dos anteriores, hizo sonar con raro acierto la trompa bélica y su “Canto a Alsedo”, premiado en público certamen, es también una de las joyas del Parnaso.

Santander, en su egoísta tráfigo de ciudad fenicia, puede olvidar y hacer omisión de sus hijos mártires, pero nosotros y con nosotros los que aún conserven un resto de amor al solar viejo, iremos hoy en procesión callada al vetusto *caserón* de Villatorre, a evocar en sus muros los santos manes de don Francisco Alsedo.

21-10-905

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

12.- En el Atlántico

Diario La Atalaya 25 de noviembre de 1905

A mi amigo y compañero el joven piloto T. Mirones

Una sacudida recia y violenta proveniente de una mano áspera y callosa siégame el sueño apenas conciliado; y obligame a incorporarme en el oscilante *coy*. Para abreviar el desperezo restriégome los ojos con ambas manos y pregunto con voz desfallecida: “¿Qué es?”, ¡Las doce! - respóndeme otra voz bronca, ya desde el exterior del camarote: y yo al oírla hago un supremo esfuerzo, verdaderamente extraordinario, dada mi abúlica naturaleza; me arrojo del colgante lecho, alcanzo a tientas las botas altas que duermen en el suelo, las calzo y me lanzo a cubierta, agarrando al paso la zamarra fuerte...

En la boca escotilla, una ráfaga fresca acaba de desentumecerme; el *tric trac* de las velas que chocan contra el palo; el *rum rum* de las aguas que lamen el costado; el golpe monótono de los *escotines* de cadena que vibran al balance; toda la informe sinfonía de los viejos veleros resuena por milésima vez en mis oídos...

Presuroso y callado cruzo la cubierta en busca de mi puesto. Un hombre aguárdame ya allí, inquieto, calculando en siglos los minutos que tardo en relevarle, ¡el pobre va a dormir cuatro horas escasas para volver luego a la dura brega! ¿Qué rumbo? Interrogo a dos pasos de él; ¡*a ceñir!* Contesta abandonándome la *caña*, y un minuto después se hunde en la negra boca de la escotilla.

Quedo solo con la enorme rueda entre manos; una rosa Thomson oscila ante mi, tímidamente, sobre el estilete coronado de ágata. Es la media noche – ¡la media noche de los trópicos! – y una mansa quietud puebla el ambiente. La temperatura es deliciosa, no cálida, sino fresca, más sin llegar a fría. Una solemne luna llena cae en oblicuos rayos sobre el esmeralda de las aguas, y dibuja sobre ellas una zona de luz opaca y tenue; gracias a ella vemos los peces voladores, asomando del mar como dagas de plata repujada; gracias a ella el oficial de guardia distingue el torso gigantesco de un cetáceo, y se entretiene desde el Puente, en hacerle blanco de su revolver. Allí es el *Pez austral*; más allá *Sirio* entre la abigarrada estrellería del *Can menor*, sobre él *Aldebarán*, en la constelación del *Toro*; más abajo el guerrero *Orión*, que corta el horizonte.

Y éste, completamente limpio, claro como el corazón de una colegiala, se abre ante nosotros y nos muestra sus más recónditos misterios. ¡No hay nada! mas... ¿Qué digo? ¿Qué es aquello que oscila en la penumbra? ¿Es una estrella que *muerde* el horizonte? No, no es una estrella; sus intermitencias lo denuncian. Es un buque que nos

muestra al balance su luz verde. Sí, bien digo: vedla ahora perfectamente clara: ahora se oculta; ¡ahí va el bandazo! ¡vedla, vedla, es nuestra vieja conocida la luz verde...!

Hace ya muchos días, veinte lo menos, que al entrar en la zona de los vientos variables, vimos en los confines del horizonte un borroso punto. Un *juanetero* afirmó ser un bergantín redondo, que navegaba de la misma vuelta, y desde entonces, punto de día, luz de noche, siempre nos ha venido acompañando. ¿Cómo será? ¿De donde viene? ¿Cual es su nombre y cual es su matrícula?. Todo esto se pregunta uno al sentir el débil parpadeo verde.

Y ¿Quién lo sabe? Solo puede conjeturarse que viene de muy lejos: su remontada nos lo prueba; navega en busca de los vientos alisios que lo llevan al Norte; pero una vez aquí ¿por donde se lanzará? ¿recalará sobre San Vicente, cruzará el Estrecho y se aventurará por el antiguo mar latino? ¿Hará rumbo a Lizard para amarrarse en los *docks* de Southampton ó Londres? ¿Llegará hasta el Sund para enfilar el Báltico? ¡Imposible es saberlo! Ignoramos qué gente lo tripulan. Tal vez sean hijos de pueblos unidos a nosotros por lazos de historia, por vínculos de sangre, tal vez sean enemigos hereditarios nuestros; tal vez... pero ¡qué importa! sean ellos quienes fueren, amigos ó enemigos, para ellos son nuestro afecto ó nuestras simpatías. No sabéis que consuelo inefable se siente en esta *costas soledades hondas* al encontrar un compañero. Para él es de día nuestro primer saludo; de pie sobre la borda lo levantamos con la vista desde debajo del horizonte, y con él entablamos a millas de distancia un diálogo mudo, íntimo...

Por la noche, con ojos de argos avezados a las tinieblas, escrutamos las sombras para ver lucir entre ellas la luz amiga. A él confiamos nuestros secretos con candor infantil; él rompe el tedio de los monótonos largos días de mar y cielo...

Pasos precipitados resuenan en el Puente; una voz enérgica y destemplada grita: ¡*Apareja a virar por avante!* y casi en el instante cae por el portavoz sobre mi cabeza esta orden terminante: ¡*Timonel, todo de orza!* Sombras negras que dibujan vagas el contorno de un hombre se escurren por cubierta. A proa oigo gritar: ¡*Suelta escota de foques!* Yo me agarro a la rueda con el ímpetu de fiera hambrienta; las cabillas de roble corren vertiginosas por mis manos; el chirrido de cabos corriendo ensenados por cuadernales y motones domina todos los demás ruidos de la noche.

Vamos virando por avante; la luz verde antes por la amura, queda ya de través; luego por la aleta. El barco va cayendo a barlovento; ¡adiós, pálida luz verde que quedas por la popa!. Pronto no te veremos; pronto quedaremos solos en medio de la vasta llanura líquida...

¡Adiós parpadeante, pálida luz verde, sigue serena tu ignorado rumbo y ...¡gracias, gracias por el dulce consuelo que derramaste en nuestras almas al dejarnos ver tu telescópica silueta...!

13.- San Vicente de Cabo Verde

Recuerdo de un crucero por el Atlántico africano.- I

Diario La Atalaya 19 de diciembre de 1905

En la madrugada del 1º de marzo último levamos anclas del puerto de Ferrol, que quedó a poco por la popa. Apenas hubimos franqueado la risueña Marola, verdosa y fresca con las tintas del alba, empezamos a sentir los efectos de un durísimo SO. que hizo trabajar considerablemente al buque.

El duro ventarrón y la consiguiente mar que levantaba duraron varios días, durante los cuales nos aguantamos *a la capa* sobre la costa portuguesa, en espera que amainase el tiempo. Algo tardó en hacerlo.

Los cielos grises y plomizos, las mares gruesas de un cobalto muy oscuro, el huracán que hacía vibrar *las burdas y obenques* como las cuerdas de colosal arpa, fueron la decoración y obligado concierto que tuvimos que hasta poco antes de rebasar el paralelo de Maderas. Desde aquí el empuje del viento fue en descenso, y el mar, aunque siguió irritado por algunos días, vino al fin a razón y refrenó el empuje de sus cristales encrespados. Subsistió solo una ligera ventolina que hinchando las panzudas velas del *sloop*, centuplicó su velocidad e hizo adelantar notablemente en su derrota.

Como un relámpago pasamos ante los muros de Funchal, cuyas puntas extremas, aparentando la forma de vagas nebulosas, apenas se veían desde lo alto del tope. Siguió viento muy próspero, y con él por la popa, rebasamos el paralelo de Canarias, de las que no distinguimos ni aún el pico de Teide, el viviente vestigio que canta eternamente las glorias de la perdida Atlántida de Plutón, de la cual fue sin duda una de las más culminantes y soberbias cumbres.

Igual que por Madera, pasamos por las antiguas Fortunadas, cuna de Iriarte, el Esopo hispano, cuyas *fábulas literarias* son su mejor e inapreciable *carta nobleza*, y cuyo solo nombre nos hace evocar los felices días de la infancia, aquellos en que sobre los bancos de la escuela recitábamos los consabidos versos:

*Un oso con que la vida
ganaba un piamontés...*

Desde la borda saludamos a la ciudad ilustre, que no veíamos, y a sus muros negruzcos, ante los que dejó Nelson un brazo. Deseámosles igual próspera suerte para rechazar a los modernos Nelsons que han de batirla en plazo, por desgracia, no lejano. De Canarias al Sur, el tiempo fue encalmado hasta quedar estacionado en una completísima calma; esto no obstaba para que, a ratos, imprevistos chubascos, que pasa-



*Corbeta Nautilus.-
Postal de El Correo Gallego fechada en 1902.- Museu Maritim Barcelona.*

ban lo mismo que la suerte por mis manos, con velocidad uniformemente acelerada, hiciésemos andar aferrando sobres y juanetes buena parte del día. Eso sí, durante un minuto; parecían los estertores de un agónico: un empuje tan seco y vigoroso como instantáneo, y después nada ¡ni el aire suficiente para hacer volar el papel de un *pitillo*!

Estas calmas continuas y estos chubascos repentinos, peculiares y típicos en la zona tórrida, y sobre todo, en la costa africana, retrasaban considerablemente el viaje. Prescindiendo de ellos, nada alcanza a variar la sublime y monótona grandeza de estos días de calma. De lo alto se desgajan sobre la líquida llanura cataratas de luz que enciende el sol desde su zenit; diluvios de colores que se quiebran en los variables prismas de las olas y siempre a nuestra vista y huyendo siempre ante nosotros como la ilusión ante el deseo, el límpido horizonte, tras el cual asoman los nevados *cúmulos* y los *stratus* puntiagudos semejando, en sus contornos multiformes, fantásticas figuras, episodios y escenas de la mitología y del ensueño.

Al estro de don Ramón de Campoamor inspiró esta tapicería de los cielos, el hermoso canto de *Las nubes*, uno de los mejores que integran su poema histórico *Colón*. Nosotros, incapaces de dar idea exacta de lo soberbio del paisaje, contentámonos con leer en silencio en lo que el poeta de las *Doloras* llamó *¡alfabeto móvil de los cielos!* Y este es aquél mar Océano del que decían los árabes por boca de Xerif Aledrés, el nubicense: “no se sabe lo que hay más allá de él: ninguno ha podido averiguar cosa

cierta por su difícil y peligrosa navegación, obscuridad, profundas aguas y frecuentes tempestades, por el temor de sus enormes pescados y soberbios vientos: pero se hallan en él muchas islas habitadas y despobladas otras: no habrá marino que se atreva a navegarle ni a entrar en su profundidad; y si algo han navegado en él, ha sido siempre siguiendo sus costas sin apartarse de ellas: las olas de este mar, aunque se agitan y oprimen entre si, elevadas como montes, se mantienen siempre así, y no se quiebran, porque si se rompieran sería imposible surcarlo”.

Y esto lo decían los árabes, aquellos expertos navegantes, grandes conocedores del astrolabio, que surcaban, como bandos de cisnes, los azules confines del mar de Xan, y a cuyos pechos duros ni hombres ni cosas infundían miedo...

Más dejémonos de esto y recorramos con la vista la redondez del horizonte, que ya el serviola ha cantado *¡tierra!* Y el gallardo *sloop*, con viento a un largo, vuela sobre la líquida llanura en demanda del Puerto Grande de San Vicente.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

14.- San Vicente de Cabo Verde

Recuerdo de un crucero por el Atlántico africano.- II

Diario La Atalaya 21 de diciembre de 1905

Diez islas principales y algunos minúsculos islotes forman el archipiélago africano de Cabo Verde, sobre el cual recalamos, como dicho queda, en la primer etapa del presente crucero.

De entre ellas merecen especial mención Santiago, la más grande; San Vicente, en la cual fondeamos; Santa Lucía, San Antonio y la de Fogo, cuyas cumbres taladra el cráter de un volcán.

Ninguna de ellas ofrece, como luego veremos, nada de notable; peñascos escuetos formados por rocas calcinadas; terreno volcánico; lava petrificada; islas de aluvión emergidas sobre el océano en una de esas tremendas crisis geológicas tan comunes en la zona del trópico, producen solo una impresión de malestar y de cansancio.

Feas y desoladas las llamó Valera y aún juzgo que aquél literato quedóse corto en los epítetos. Poco es lo que hasta el día se conoce de sus tiempos pretéritos: envueltas en el caos intelectual de las edades medias, nada se sabe de ellas. En aquellos mapas singulares que representaban “las ciudades principales del mundo marcadas por casitas y por iglesias toscamente dibujadas; Jerusalén en el centro del globo; el paraíso rodeado de su correspondiente recinto de verdosas arboledas; los detalles geográficos más raros; los vientos personificados en las divinidades consagradas por la fábula, y sentados alrededor de la tierra; el África occidental terminando en el cabo Noun y después en el Bojador; las célebres estatuas de las Canarias, golpeando con su maza en la cima de una torre; las costas del continente prolongándose a medida que los portugueses las descubren; la Abisinia con su preste Juan, cubierto de espléndida mitra, etc., etc.”, no estaban señaladas estas islas; aquél dédalo de errores y leyendas solo alcanzaba al Bojador; de aquí al Sur vacío, el misterio, lo ignoto.

Los portugueses fueron quienes primero las visitaron: por el año 1411 emprendieron el viaje; bajaron hasta el Senegal, acamparon en el Cabo Verde, y a pocas millas de él descubrieron el archipiélago a que dieron su nombre: al regreso, a 300 millas de la costa, hallaron las Azores, a las que sin duda por el orden cronológico de su descubrimiento, llamaron las Terceras. Fue ésta una de las expediciones más útiles a la Geografía y a la Historia.

Las tierras que avistamos eran las de la isla de San Antonio; adjunta a ella, separada solo por una canal angosto que se bifurca a poco en un violento doble, se alza la de San Vicente. Más separada, sobre la raya del horizonte, se distingue otra isla: dícneme que es Santa Lucía.

Por el canal ya mencionado, que separa las dos islas hermanas, penetramos nosotros; él nos condujo al espacioso Puerto Grande, que procuramos describir en este artículo. La extremidad NO. de la isla de San Vicente forma una especie de cavidad ó arco de herradura, de muy buen fondo, rodeado por altos montes que le defienden de los vientos y cerrado al frente por los farallones de la isla de San Antonio, que parece la compuerta puesta por Dios a Puerto Grande para preservarlo de los elementos.

Estos farallones ó murallas de roca cierran casi la entrada y forman con el puerto un canal ó estrecho por el cual cruzan numerosos buques, bien al ir a América, bien a su regreso a Europa.

En el centro de él, y mirando a sus bocas y al puerto que en el fondo de abre, yérguese la isla de los Pájaros, tajada roca que afecta la forma irregular de un tronco de pirámide, y en cuya base superior vese un edificio que a la vez sirve de faro y de semáforo.

Entrando por la boca del N.E., el pueblo queda a la izquierda. Sobre una de las alturas que lo dominan existe otro semáforo suplementario, al cual transmite sus avisos el de la boca. Cerca de él hay una especie de fuerte artillado, ridícula caricatura de los fuertes modernos. De poco han de servir sus mohosos cañones el día que la influencia inglesa carezca de su actual fuerza decisiva para asegurar estas tierras en las débiles manos de los caducos hijos de Viriato. Un poco más a la derecha, y hacia el centro del semicírculo que forma la bahía, vemos unos casetones de planta baja y pintados de diversos y grotescos colores. No sé quien dice que es el hospital: ¿esto da idea del *florecente* estado de la colonia...!

En el extremo opuesto existen varios barracones semejantes habilitados para lazaretos. Sobre este lazareto se halla la cabeza de Napoleón; un picacho de recortadas líneas que asemeja, visto de escorzo, la cabeza yacente de Napoleón el Grande.

En efecto: he tenido ocasión de verlo y de comprobar el vulgar aserto; la amplia y alta frente encerradora de un no común mérito; su nariz aguileña y huesuda, su saliente barbilla, todo eso está delineado y burilado en la roca viva con un acierto y una expresión que asombran y conmueven.

Al verlo cerniéndose en el cielo parafraseo los versos que Quintana dedicara a Nelson:

...¡Francés te aborrecí, héroe te admiro!

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

15.- San Vicente de Cabo Verde

Recuerdo de un crucero por el Atlántico africano.- III

Diario La Atalaya 26 de diciembre de 1905

Lo principal, ó por mejor decir, la única vida de Cabo Verde estriba en el carbón. Continuamente llegan a Puerto Grande flotillas de buques carboneros procedentes de las cuencas hulleras del canal de Bristol y del mar del Norte. Este carbón es descargado por medio de gabarras y encerrado en los almacenes de la *English Coal Company*, y de éstos solo sale para llenar las carboneras de los paqueboats y trasatlánticos obligados a reponerse del necesario combustible, el que tienen que pagar a un precio exorbitante.

Bajo este punto de vista es Cabo Verde uno de los lugares más estratégicos del globo. Situado en el círculo de derrota ortodrómica a América del Sur, todos los buques que a ella se dirijan tienen que tocar irremisiblemente en el archipiélago. En manos de una nación práctica, Alemania ó Inglaterra, por ejemplo, rendiría millones; en las de Portugal, harto hace con cubrir los gastos. Los jornales devengados por los trabajadores indígenas al servicio de la factoría inglesa y los escasos productos que se venden a los buques que aquí pernoctan, constituye el eje a cuyo alrededor gira la vida económica de San Vicente. Por lo dicho bastará para comprender la enormidad de la miseria aquí reinante. En las laderas de sus montes, cubiertos de cenizas y rocas basálticas, no alienta ni aún el líquen, esa planta humilde que no falta a los esquimales hiperbóreos.

Nihil super omnia, es la frase lapidaria con que puede sintetizarse esto. En mi vida echaré de mí la sensación de pesadumbre y de aflicción sufrida al visitar la llamada plaza de abastos. Bajo un tinglado carcomido se apiñaba un grupo de negros de ambos sexos, medio desnudos ellos y harapientas y desgrefñadas ellas. Allí, sobre montones de inmundicia, aguas pluviales estancadas, fangos, despojos de pescado, etc., vendiase plátanos, bananas, dos ó tres fanegas de legumbres, y uno o dos pernils de carne cubiertos por una espesa capa de mosquitos. Tal cual día, una tortuga ó algún pescado rompían la uniformidad del inventario. Como es de suponer, dados estos antecedentes, se come mal y caro. Dos ó tres pomposamente llamados *hoteles* no llegan a la categoría de las tabernas españolas.

Forman el *poblado* dos ó tres hileras de calles tendidas a lo largo del muelle y dominadas por el *palacio* del gobernador, edificio de una sola planta, un poco más limpio que los demás del pueblo, y que por su forma me recuerda, salvo las dimensiones, las que nuestros próceres destinan al cochero en un apartado de sus fincas. Cuatro paredes blanqueadas a cal y una pobre espadaña de mampostería rematada en una

cruz tosca, señalaban el recinto de la casa de Dios. El resto de la población se compone de calles más ó menos regulares y pavimentadas a capricho. En las mejores de ellas algunos comerciantes ingleses ó italianos han abierto comercios y dan la única nota civilizada que destaca.

Sobre una esquina y dando el nombre a una de las rúas leo: “*Vasco de Gama*”. Es un tributo de justicia que las autoridades insulares rinden a:

*jaquellos portugueses
del fin del siglo quince;
a aquellos castellanos
del siglo dieciséis!*

Como dijo el montañés Velarde, el inspirado autor de *Los Cánticos del Nuevo Mundo*. Diseminados por el arroyo, de cuclillas sobre el barranco, grupos de negros tan repugnantes por su suciedad como por su físico, matan sus ocios en juegos de azar de laberíntica nomenclatura. De vez en cuando el frasco de aguardiente da la vuelta al carro con notable detrimento de su contenido, y entonces las facciones se animan, las miradas relampaguean y penetran como puñales en el corazón del jugador afortunado. Se arma una indescriptible algarabía y entre ¡ohé, ohé! y otros monosílabos e interjecciones, se alza un garrote ó relumbra un cuchillo. Como la autoridad no acuda pronto, disminuye aquél día en uno ó varios de sus individuos la población indígena de San Vicente.

La holganza y la embriaguez son los dos vicios característicos de la gente negra. Posee, no obstante, una precoz inteligencia y una no común fuerza de asimilación: prueban lo primero los trabajadores de coral y concha que cambian por *galleta* a las gentes de a bordo; y dan buena fe de la segunda las varias lenguas que hablan, aprendidas de oído en los buques surtos en la rada. Otra de sus especialidades es la natación, ramo en el que ejecutan verdaderas proezas, pasando bajo la quilla de los buques de banda a banda. Con la descarga y carga en la bahía y la toma del *brandy*, alternan la pesca y el rastreo del carbón sumergido, el cual extraen con unas ingeniosísimas dragas que ellos mismos construyen.

Vaya para acabar una nota triste que me dejaba en el tintero: De este mismo puerto salió un día del año 1898 una armada española, que hizo rumbo a Poniente: la mandaba Cervera. Aquí, en un Consejo de generales que pasará a la historia, se acordó llevar en busca del yanqui. Desde estas tierras dio Bustamante su postrer adiós a su solar de Santa Cruz de Iguña.

El viejo lobo inglés con quien departo el único café, botica ... y todo, que hay en el pueblo, fija su vista inquisitiva en las peladas tierras que ante él se extienden como un sudario inmenso, y, dando un puñetazo sobre la mesa de mármol exclama: ¡*God Gorbid that is come again to this country. Look what a hell is!*. (¡No permita Dios que yo vuelva a esta tierra. Mire qué infernal es!).

Tiene razón el veterano nauta. Una vaga idea del infierno pesa sobre nosotros. Por un momento me hago la ilusión que me hallo en los reinos de Dite: esa laguna cenicienta que ante mí exhala pestíferos vapores, es la laguna Estigia; ese arroyo que co-

rre sobre inmundos cauces, evoca la imagen de Cocito; aquél negro de construcción monstruosa que *zingla* a popa de una barquilla, negra como él, parece la sombra del barquero Carón ...

Sobre las montañas calcinadas se siente volar a Proserpina ... Tiene razón el viejo nauta inglés: *¡God Gorbid!* ¡Que yo no vuelva a pisar estas islas feas y desoladas!

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

16.- La Primera salida de Nelón

La odisea de un hijo de los antiguos mareantes

Diario La Atalaya 13 de enero de 1906

La Montaña, revista de la colonia montañesa.- La Habana 22 de abril de 1916

Al salir de la taberna, después de apurar un vaso, Nelón estaba decidido a todo. ¡El arte no daba *pa ná*! Por un lado el aterramiento de la bahía, de la que no salía ni un *chaparrudo*; por otro, los vapores de *estranjis* que atemorizaban por ilícitos medios a las *manjuás*, cada vez más escasas. ¡Lo dicho! Y sin más raciocinio que el transcrito, abandonó Nelón la puerta de “*La Escuela, comidas y bebidas*”, y se dirigió a casa de Tolín, el pescador rico y pudiente, dispuesto a imitar a Cortés, quemando sus naves, es decir, vendiéndolas (una barquía y una *chalana pa* maganos), en unión de sus artes y sus aparejos.

Ya tenemos a Nelón hecho un hombre, léase palero del “*Ederra*”, *cargoboat* de 2.000 toneladas, destinado al tráfico de mineral por sus propietarios los accionistas de la *Compañía naviera “Euzcadi”*, y el cual acaba de hacerse a la mar desde uno de los puertos norteños de España con rumbo Norte.

Poco costó a Nelón amoldarse al nuevo género de vida. El trabajo en verdad no era mucho para él, acostumbrado a trabajar toda la vida; la comida, aunque algunos de sus compañeros la ponían peros era un órdago para él, que nunca comió caliente. ¡La gran vida aquella! ¡Hasta pensaba ascender a fogonero y entonces sería la ocasión de hablar en serio a la Goría la de *Ti’ Emeterio ...!*

¡Demonio el tiempo aquel! Siempre a más y a más, desde que salieron de puerto, sin amainar nunca. Era un señor temporalazo el que tenían encima. Así al menos lo comprendía el capitán y abandonando el rumbo poníase a la capa. *Abajo* no había quién parara. A cada bandazo que daba el buque rodaban hombres y cosas en lamentable confusión. Caían pedruzcos de hulla desde lo alto de las carboneras, y era preciso mucha vista para evitar que le abrieran a uno la cabeza. A uno de los bandazos cayó Nelón sobre un montón de brasas que lo marcaron una horrible llaga en una de las piernas, pero a pesar del fiero dolor que sentía siguió bravo y altivo en su puesto de honor con la pala en la mano ...

Al fin llegó el relevo. Sin esperar a lavarse, cosa imposible en medio de aquel atroz balance, agarró su chaqueta y sudoroso, con la cara y el tronco cubiertos de polvo de carbón, manando por la llaga sangre negra y quemada, se dirigió a dormir a proa. Cojeando bajó a la *caja*; en la mitad de ella un enorme golpe de agua se despeñó por el castillo y envolvió al infeliz mozo, arrastrándolo hasta una de las maquinillas y contra

ella magullóse la boca y dejó dos dientes. Sin aliento, empapado en agua, sangrando por la boca, se arrastró hasta el *rancho* ... ¡Por último iba a dormir ...!

¿Quién era el que dormía aquella noche endiablada? Tres veces el balance le arrancó de la litera; los punzantes dolores de la confusión y la quemadura le atormentaban fieramente. Fuera se oía el grandioso rumor del oleaje rompiendo en la cubierta ... ¡Qué largas, qué mortales se le hicieron las seis horas aquellas...! Volvió de nuevo a la guardia; el temporal iba en aumento; cabeceaba el buque espantosamente; levantaba al cielo la ferrada proa y la escondía luego en el abismo; en cubierta había agua hasta el nivel de las brazolas.

Algunos hombres, dirigidos por el contra maestre, se ocupaban en trincar un anclote de rodaba suelto de banda a banda. Nelón se unió al grupo; escasamente habían pasado dos vueltas de eslinga por la caña, cuando un *bloque* de agua cayó sobre ellos ¡y allá fueron hombres y anclote, cada uno por su lado ...! Nelón se levantó: el anclote había ido al mar por una brecha que abrió en la amura. Y no era eso lo peor: con él había arrastrado al mar a un hombre...

Tétrico y sombrío, bajó a las planchas; el fogonero, hombre recio y fuerte, desnudo de espaldas, jadeante de sudor, trabajaba ante el abierto horno como un nuevo Vulcano, envuelto por las llamas. En un rincón, el maquinista meditaba, callado, mudo, inquieto, atento a los ruidos que de arriba venían. Nelón, sobrecogido, sentóse en un cesto y escondió la cara entre las manos. Un ruido extraño hízole levantarla. Era el piloto, un jovencillo imberbe, que pálido, nervioso, empapado en agua que le caía por todo el cuerpo, hablaba entrecortadamente con el maquinista:

“¡Es necesario ...! ¡Todos ...! Queden a bajo solamente usted y un fogonero ...Dígale al segundo que suba también ...Hacen falta brazos ... ¡Hoy nos vamos a pique”.

Nelón no esperó a oír más; como un gato trepó a cubierta; la obscuridad era allí espantosa. En el Puente distinguió una sombra agarrada a los pasamanos: era el capitán, que voceaba palabras que llevaba el viento y que no oía nadie. Todas las manos útiles del barco se ocupaban en cerrar la escotilla del proa que abriera el mar; el piloto, el mismo joven pálido e imberbe de que ya hablamos, izaba desde el pié del palo las dos luces rojas pidiendo auxilio... Nelón se unió a la gente que trabajaba en la escotilla; los maretazos eran allí continuos; para librarse de uno de ellos se encaramó sobre el puntal del palo.

Si no es por el contra maestre, un viejo vasco curtido en el oficio, que le agarró a tiempo, le arrastra aquel alud ... - ¡*Astua mutillac!* - díjole el salvador - ¡*olas llevarte van a haser ...!*

¡Tremenda brega aquella! Acababan de trincar con velas y tablones la maldita escotilla, cuando el mar deshizo la obra toda. Entonces ocurrió una cosa estupenda: aquellos hombrazos que hasta aquí habían luchado como cíclopes, se rindieron al desaliento.

- ¡*A los botes, a los botes! ¡Sálvese el que pueda!* gritó uno de ellos, y todos, abandonando la escotilla de la que dependía su salvación, corrieron a los botes ¡ilusos! El mar habíalos arrebatado mientras ellos trabajaban a proa. Dieron gritos terribles

de bestias acosadas; ellos, gente de bronce en su mayor parte, *sprints forts* del hampa, rugían, lloraban como niños. Alguno, el menos malo, se acordaba de sus hijos y rezaba en silencio.

Y entonces, ¡también cosa estupenda! El pilotillo imberbe, que en los paseos les servía de mofa, el *luis*, el señorito, el tragatinta, como le llamaban aquellos valientes de ocasión, apareció ante ellos pálido, lívido como un remordimiento pero sereno, trágico, valiente ...

- ¡A trabajar, cobardes! - gritóles, y, por primera vez en su vida, una horrible interjección quemó su bocas ... ¡Vamos a ahogarnos por culpa vuestra! ¡A la escotilla!, ¡al que se niegue le levanto la tapa de los sesos ...!

Nelón vio relucir el cañón de un revolver; no vio más ...una ola enorme envolvió todo; de cuajo arrancó el Puente y con él al capitán; el timonel cayó sobre cubierta, gritando que tenía una pierna rota. El agua lo invadía todo; algunos desgraciados, trincándose a tablones, se arrojaban al mar. Nelón, incapaz de sentir y pensar, permanecía fijo en aquél sitio, al descubierto. Veía entrar el agua a borbotones por la abierta escotilla; veía al barco desaparecer pulgada a pulgada en la línea del agua. Otro enorme golpe de mar que inundó el barco le sacó de él. Aturdido por el golpe, no se dio cuenta de nada. Solo sintió una ligera sensación de frío; hundíansele los pies; una ola pasó sobre su cabeza y rizó sus guedejas cerdosas. Hizo un esfuerzo; medio asfixiado asomó la cabeza sobre la cresta de la ola; un relámpago hízole ver una mancha oscura que oscilaba en violentos vaivenes. Era el *Erderra* que se hundió a pocos pasos de él.

Después ... la fatídica muerte alargó hasta flor de agua uno de sus brazos, y asiendo a Nelón por las piernas lo arrastró al abismo. Sus últimas palabras fueron: ¡Dios! ... ¡Goria!

Esta fue la primera y última salida de Nelón.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

17.- La Fuerza de un ¡Viva España!.- I

Diario La Atalaya 19 de marzo de 1906

Era Nuño Garcés, el paje de lanza de don Fadrique Valdeorras, un infeliz cuitado que mentira parece se metiera nunca en las locas andanzas de servir a tal amo. Porque, dicho sea con las manos puestas sobre los Evangelios, dueño y criado eran los dos opuestos polos del espíritu. Don Fadrique era bravo y hazañoso, aspirante, como si dijéramos, a héroe de leyenda; Nuño, bellaco, cobardón y egoísta como judaizante, sangre de lo cual llevaba por sus venas.

Valdeorras era el segundón de un viejo hidalgo de gotera con más pergaminos que ducados y menos de éstos que deudas. Los pocos bienes que se salvaron a la muerte del autor de sus días, llevóselos como primogénito un hermano mayor, y a él nada quedóle que no fuera una vieja espada toledana teñida de sangre de musulmanes y tudescos por una larga serie de heroicos Valdeorras, cuya había sido; y un corazón tan grande que, no cabiéndole en el pecho, se le escapaba por la boca. Todo lo que él necesitaba.

Quedamos, pues, en que si don Fadrique, por lo tocante a sangre, podía hablar de tú al Rey, respecto a talegas dábbase la mano con mendigos y tahúres. Pero como ya dijimos no había menester más: corazón y espada; y con el primero donde la naturaleza se lo puso y en talahí raído la segunda, salió por el mundo a probar suerte. Estuvo en Flandes; fue soldado de Spínola; guerreó en Alemania; se batió con los moros y a poco más deja el ánima ante los muros de Mamora. Pasó después a América; osado y atrevido acometió empresas temerarias y a la postre casóse en El Cuzco con la hija de un virrey rico como un sátrapa. Fue en fin, un verdadero súbdito de Su Majestad Católica don Felipe III. Nombrado por su suegro capitán de las galeras reales, salió, recién casado aún, comandando una escuadra cargada de caudales para las Atarazanas y Real Casa de contratación de Sevilla. Acompañábale, además de su esposa y formando parte de su cuantiosa servidumbre, el bellaco escudero Nuño Garcés.

Hora es ya que digamos quien era éste. Procedía de sangre judaizante y relapsa, hijo de un mercader de Burgo de Osma que, avariento hasta el máximo, malvendió su hacienda y pasó con Nuño, jovenzuelo entonces, y con la madre de éste, a las Indias Occidentales para explotar el nuevo mercado que en ellas se abría a su avaricia. Nunca tal hiciera; a poco de poner pie en aquellas salvajes tierras vírgenes, un aventurero, a quién por llegar arruinara con usurarios préstamos, hallólo solo en un paraje retirado, y lo atravesó de una estocada.

Su mujer murió también a poco, y Nuño quedó solo en el mundo, y en tal parte de éste, que en aquella época solo podían habitar los enemistados de la vida. Bien com-

prendiólo Nuño, que era temerón y cobarde, de alma pequeña y corazón raquítico; y asfixiándose en aquella atmósfera de aventuras y hazañas, decidió regresar a Europa lo más pronto posible para sepultarse en el *in pace* de la tienda de telas. Sentía la nostalgia del mostrador de El Burgo.

La salida para Sevilla de la armada de Valdeorras allanóle el camino; solicitó pasaje en ella y al cabo fue admitido como paje de lanza de don Fadrique. He aquí por qué Nuño Garcés cometió la insigne tontería de ponerse a servir a amo de tal temple. Y de que no andamos desacertados al calificar de tal su resolución pudo convencerse por sus propios ojos, cuando al subir a cubierta de madrugada, la vigésima sexta del viaje, vio absorto y aterrado surgir del horizonte una constelación de manchas negras, cuyo tamaño aumentaba a medida que pasaba el tiempo.

Terror y asombro que subieron de punto al oír a su amo, que provisto de un largo antejo espiaba el mar, asegurar con voz de trueno que eran galeones y que en sus topes ondeaba una bandera de piratas: la bandera de Holanda.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

18.- La Fuerza de un ¡Viva España!.- II

Diario La Atalaya 20 de marzo de 1906

El galeón *San Pedro Mártir*, que arbolaba el fiero pendón de Valdeorras, se batía desesperadamente; en la extensión inmensa de aquél mar sin límites resonaban horriblos como truenos los culebrinazos y carronadas de las galeras contendientes. Por los escobenes e imbornales de éstos se escapaban chorros de sangre negra. El día era espléndido; el sol de la línea, bajo la cual se libraba la batalla, asomaba en el cielo para ver la matanza y reflejaba en las aguas su magnífica luz. Por el horizonte huía un bando de aterradas ballenas. Algunos tiburones se zambullían en espantosos saltos para alcanzar a los heridos que caían de a bordo. Un penacho de humo lo envolvía todo. El espectáculo era grandioso sobre toda ponderación.

La cubierta del *San Pedro* se anegaba en sangre; de pie sobre el castillo, al aire la toledana hoja que heredó de sus padres, estaba don Fadrique, fiero y altivo como un dios de la guerra; a su lado, pálido, lívido, insensible a todo, desfallecía de pavor Nuño. De pronto, rasgando los nubarrones de humo y fuego, vio el cuitado escudero, surgir una mole densa que se le iba encima con espantosa rapidez. Luego, un violento choque le derribó a cubierta; crujió el buque desde quilla a perilla; las cuadernas gimieron como heridas, y salvajes gritos, modulados en una lengua extraña, respondieron a su ¡ay! de angustia.

¡Van a entrarnos al abordaje! ¡Van a cogernos vivos!, sintió rugir a don Fadrique; y cuando quiso levantarse y verle ya no estaba a su lado, había desaparecido. Viéndose solo quiso hacer valer la ocasión para ausentarse de aquel sitio, el más visitado por la muerte, y huir, esconderse; pero una sombra le detuvo. Era don Fadrique que volvía. Desencajado, pálido y fiero al mismo tiempo, dos lágrimas bajaban silenciosas por su cara de bronce; su espada desnuda dibujaba rastros de sangre roja y aún caliente. Nuño – dijo – acabo de dar a tu ama el último beso; a ruegos suyos la he mandado al cielo – y al decir esto un pelotón de lágrimas bajaron a reforzar a las dos primeras – allí iremos también nosotros, si no nos lo impiden nuestras culpas – Toma – y al decir esto se inclinó y alcanzó la encendida mecha que un artillero muerto conservaba aún en los crispados dedos y se la alargó a Nuño. – Toma, repitió – ve hasta el pañol de pólvora y déjale sobre un barril abierto. Yo aguantaré al contrario mientras bajas. Aturdido oyó Nuño la espantosa arenga; inmóvil quedó al comprender el alcance de la terrible orden ... Así hubiera permanecido sabe Dios cuanto, si su amo, de un empujón violento, no le hiciera bajar de bruces las escaleras de la Santa Bárbara. Insensible, inconsciente, como un idiota, quedó allí empuñando trémulo la encendida mecha. Un rayo de inteligencia penetró en su cerebro: ¿qué iba a hacer?, ¿a

segar su vida con sus propias manos ...? ¡Horror! e hizo un movimiento para apagar la mecha, cuando una voz bronca atronó el barco: ¡Clavad el pabellón ...! ¡No queremos cuartel! ¡Viva el Rey! ¡Viva España!. Era la voz de don Fadrique.

¡Viva ...! respondió con voz estentórea, y la encendida mecha cayó sobre un barril de pólvora ...

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

19.- En la isla de Santa Elena

Párrafos incompletos de un diario de navegación.- I

Diario La Atalaya 19 de junio de 1907

Cuarenta singladuras, día más ó día menos, llevábamos de viaje, navegando sobre el Océano Atlántico, con adversa suerte, pues cuando no calmas, eran vientos contrarios que nos obligaban a correr por el meridiano, en busca siempre de los codiciados *alisios* que huían de nosotros como si un hada inclemente se empañara en cerrarnos con tenaz insistencia el camino de vuelta a la patria.

Los días se deslizaban monótonos a bordo; la gente, hastiada ya de tanto mar, no hacía más que escrutar el horizonte, que se desvanecía huyendo ante los ojos, sin que se consiguiese fijarle nunca.

De vez en cuando, como una evocación de la patria lejana, como una nostálgica añoranza del terruño nativo, presente en todas las imaginaciones, resonaba a bordo melancólica y dulce como un suspiro de niña enamorada, el meloso acento de una gaita gallega, que hacía desentumecer las piernas y daba forma rítmica bajo los dedos del fornido mocetón que aprisionaba sus registros, a las melancólicas *saudades* de la tierra del apóstol.

Así pasaban los días lánguidos con monotonía desesperante. En todos los confines del mar azul no se distinguía la huella negra del humo de un vapor, ni era fácil tampoco, pues nosotros, como buque de vela, navegábamos fuera de la derrota ordinaria de los trasatlánticos europeos de Barcelona ó Génova, y solo nos sería dable hallar a nuestro paso alguno que otro buque velero como el nuestro, y que, al igual de nosotros, bordease constantemente sobre aquel mar sin límites, buscando la región de los bienhechores alisios para dar la vuelta y navegar decididamente en demanda del Ecuador.

Al fin lo conseguimos; muy cerca de la latitud del cabo de Buena Esperanza se viró definitivamente y empezamos a toda fuerza de vela hacia la isla de Santa Elena, primera etapa de nuestro viaje de regreso.

Cuarenta días, como decimos al principio de este artículo, habíamos invertido en la navegación, cuando el *juanetero*, colocado en el tope, dio desde su atalaya la voz de ¡tierra a barlovento! Inútil es decir el efecto que ésta noticia produciría en la dotación. Para comprenderlo, hay que advertir, que tiene a la vista significa para nosotros víveres de refresco, unos cuantos días de descanso a la gente, abrumada por las guardias de mar, y sobre todo, lo más esencial, lo que con más ardor se esperaba, la correspondencia de Europa, las cartas y periódicos de España, con noticias *frescas*, de la madre, de la novia, de los hermanos.

Todos los ojos se habían clavado como garfios en la línea azul del horizonte y la tierra no aparecía. Solo el *juanetero* encaramado en su elevado puesto, podía permitirse el lujo de agrandar el horizonte unas cuantas millas más y adelantar la percepción de las cosas.

Así se siguió buen rato todavía; por orden del capitán se metió toda fuerza de vela y el *sloop* dobló su velocidad. En el Puente hallábase reunida toda la oficialidad, armada de excelentes anteojos marinos, registrando las nubes que cerraban la vista a proa.

De pronto uno de ellos retiró el antejo de la vista, y extendiendo su brazo hacia uno de los confines del mar, dijo con voz brusca, natural en él:

- ¡Ahí está! -

En efecto, redonda y elevada, destacando del mar con el vigor negruzco sus tintas, surgía ante nosotros una mancha oscura.

Era Santa Elena

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

20.- En la isla de Santa Elena

Párrafos incompletos de un diario de navegación.- II

Diario La Atalaya 23 de junio de 1907

Esto es Santa Elena; una roca escarpada y abrupta; tajada a pico por el frente que mira al mar; inaccesible nido de titanes, sobre cuyas cúspides plumizas ciérrnese el albatros y en cuyas cavernas submarinas halla refugio la ballena. Residuo vivo de las edades remotísimas en que el globo hervía en cataclismos ¿quién será el que señale a punto fijo el génesis de este peñón escueto?. De inducción en inducción, de posibilidad en posibilidad, hay que ir caminando a oscuras por los senderos de la prehistoria, alumbrado por la luz de la geología y la leyenda para dar con el incierto origen de la isla. ¿Resto viviente de un continente desgajado por el rayo de un dios? ¿Granítica aguja emergida del seno de los mares en una crisis geológica de los periodos de evolución? Difícil responder con exactitud a la pregunta.

Hasta que los marinos portugueses descubrieron a la isla a principios del siglo XVI, bautizándola con el nombre de la santa cuya advocación tenía el día del descubrimiento, no se supo nada en definitiva, respecto a su existencia. Y aún después del descubrimiento olvidada siguió sin que nadie se atreviese a fijar su vista en ella, relegándola al papel de un nido de aves oceánicas y considerando imposible que llegase a ocupar un hueco solo, de una de las páginas de la historia del mundo.

¡Enigmas del destino! La pobre isla, sin tradición, sin aborígenes ha legado a la posteridad su nombre, y nosotros que hemos cruzado indiferentes ante sus congéneres de las Asunción y de Tristán de Acunha, de mayor importancia aún que ella, no podemos tener el violento latir del corazón dentro del pecho al acercarnos a esta roca marina distante 1.700 kilómetros al Oeste de África y con 35 kilómetros de perímetro.

El azar, el destino, la Providencia, era mano oculta que nos guía en las sombras haciéndonos seguir el camino que arranca de lo eterno, puso sobre la tierra un hombre; sobre las sienas de este hombre; una hoguera de genio y una diadema de emperador ...y Santa Elena se hizo célebre.

¿De no haber existido Napoleón Bonaparte y de no haber venido a añadir a aquí, la corona de espinas de los mártires a la imperial diadema carlovingia conque por algún tiempo orló su frente? ¿qué quedaría de éste afán vehemente conque los tripulantes del *Sloop* veíamos agrandarse por momentos el lejano contorno de la isla? - ¡Esa es Santa Elena! - repetía todo el mundo con unción casi mística como cuando hablamos de cosas sagradas. ¿Santa Elena? Respondía algún indocto enseñando la punta de su espíritu groseramente utilitario - y ¿venden buen tabaco ...? - ¡no, animal! respondía algún compañero de los cultos. ¡sí es donde los moros mataron a Napoleón ...!

A todo esto la tierra estaba ya encima, clara y perceptible y se desarrollaba en forma de una negra taza, colocada en el centro de la inmensa bandeja azul del mar. El cielo estaba azul y sereno y la costa era limpia; esto no obstante, cargáronse las velas altas y empezóse a sondar.

A las pocas horas se dibujó en la roca la huella de una cortadura estrecha y honda como la boca de un cañón. Sobre la cima de la abertura, por la cual entraban las aguas del Atlántico, formando una ensenada, flameaba una bandera inglesa, orgullosa e invicta.

Habíamos llegado frente a Jamestown y el capitán mandó dar fondo.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

21.- De Marina

Exámenes de Pilotos

Diario La Atalaya 4 de julio de 1906

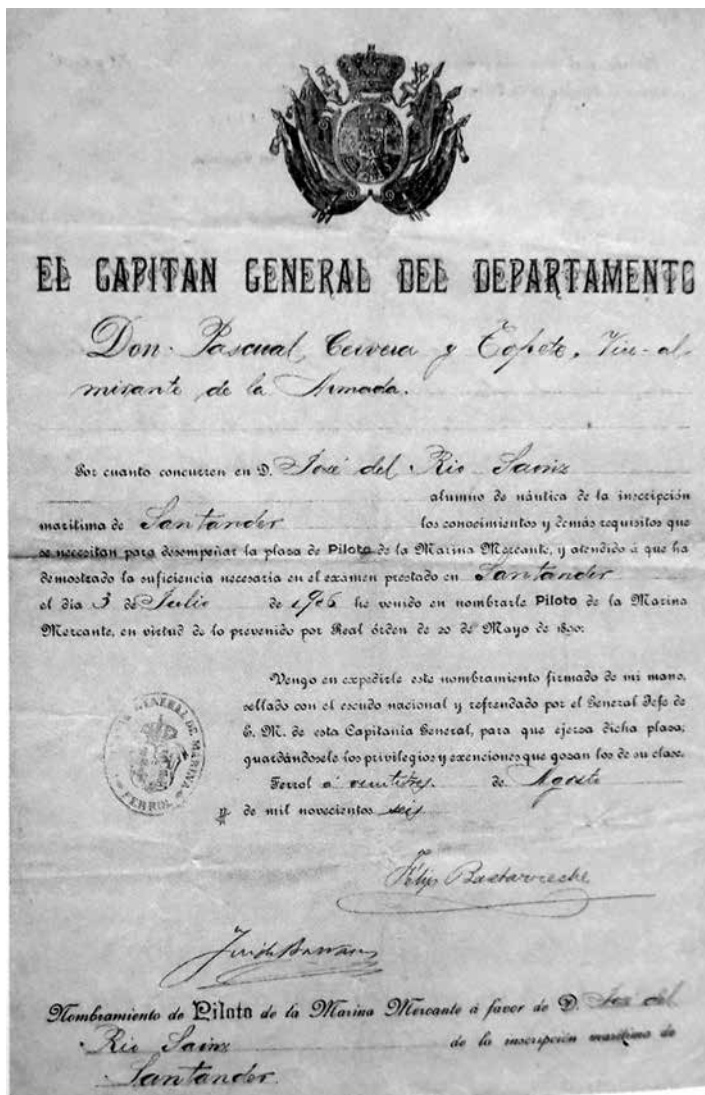
Anteayer y ayer se celebraron exámenes para Pilotos en la Comandancia de Marina. El primer día constituyeron el tribunal los señores don Eduardo Espinosa, segundo Comandante de Marina, como presidente y como vocales los Capitanes de la Marina Mercante don José J. Díaz y don Mateo Iglesias y el Teniente de navío don Julio Gutiérrez. Actuó de secretario don José Fita.

El segundo día sustituyeron a los señores Díaz e Iglesias los Capitanes don Alfredo Piris y don Celestino Liaño.

En los dos días se han presentado a examen veintitrés aspirantes.

Han sido aprobados don Félix Quintana, don Fabián Goitia, don Manuel Varón, don Santiago Aguirre, don Carmelo Ajeo, don Casimiro Torre, don Saturnino Quintana, don Marcelino Menéndez, don José Entralago y **don José del Río**.

Los otros trece opositores no han sido aprobados.



Título de Piloto de la Marina Mercante, expedido por Pascual Cervera Topete, a favor de José del Río Sainz, el 23 de agosto 1906.- Archivo familia Del Río.

22.- En la isla de Santa Elena

Párrafos incompletos de un diario de navegación.- III

Diario La Atalaya 6 de julio de 1907

Un día escaso permanecemos fondeados en Jamestown. Fue precisamente el día de Santiago apóstol, patrón de la ciudad, el nombre de la cual es traducido, patrón de la ciudad, ciudad de Santiago, y la guarnición inglesa de la isla se dispuso a celebrarlo solemnemente. Hubo pues, en tierra animados bailes y jolgorios a los que fuimos invitados y asistieron algunos compañeros; yo no quise hacerlo y preferí aprovechar el día visitando el sepulcro donde se pudrieron, comidos de gusanos, los restos del llamado por antonomasia capitán del siglo.

Para llegar hasta el sepulcro hay que salir de Jamestown y correr algunos kilómetros a campo travieso sobre las alturas escarpadas que dominan el pueblo. No me detuvo la consideración que tal jornada suponía, ni el miedo a los abrasadores rayos de un sol africano que asomaba retador y orgullosos por encima de los picachos de las lejanas rocas.

Salimos pues, de a bordo y hollamos con nuestra prosaica planta de traficantes el suelo de la capital de Santa Elena. Jamestown es sin género de duda un poblado pequeñísimo, un villorrio que decimos en castellano y su emplazamiento y situación son por extremo caprichosas.

En medio de la roca viva y primitiva pulimentada por el mar y el viento, ábrese un talud cortado en pico, una cañada profundísima encojinada entre dos formidables murallones de granito, pareciendo por su disposición el desecado lecho de un torrente que en tiempos pretéritos abalanzóse al mar desde la cima de la roca. En este álveo se eleva Jamestown. La docena escasa de edificios que constituyen su caserío se cimientan en la roca y llegan hasta el mar que se abre ante ellos como un inmenso espejo de plata bruñido por el sol.

Poco es lo que de Jamestown puede referirse. Pese a la natural predisposición de hallar excepcional todo lo que caiga dentro del reino de la leyenda, y a sacar las más estupendas consecuencias de la cosa más nimia, influida por la aureola histórica que envuelve todos estos recuerdos, nada de lo que en Jamestown se vé es digno de pasar como cosas curiosas ó de mérito al *carnet* del viajero.

Las casas son humildes, mejor diremos, pobres, incluso los edificios de carácter público, el *custom house* (aduana) y el *Post office* (correo), y hasta la capilla evangélica, sencillísima construcción cuadrangular, sin pompa ni ornamento alguno.

Dominando el poblado, y a modo de corona roquera de las menguadas casas, álzase uno de los fuertes de Santa Elena, West Rock, posición estratégica que domina las islas y el mar.

Para llegar al fuerte hay que subir una violentísima escalera formada por más de 700 peldaños, tirados casi a cordel, en violentísimo plano inclinado, y a su terminación, sobre las negras aspilleras, ondea triunfador el pabellón inglés y empieza el glacis.

Dicen que desde arriba se domina un panorama prodigioso, uno de esos cuadros que sólo forma un atrevimiento de la fantasía de un poeta romántico y calenturiento.

Desde la cima de aquél pináculo casi vertical se domina a ambos lados la extensión uniforme del Océano Atlántico, terso, limpio, teñido de mil matices diferentes y ple-tórico de color y de luz.

Yo no me sentí con fuerzas suficientes para intentar la ascensión aquella, y seguí, camino adelante, para la única calle que atraviesa el pueblo y alrededor de la cual se agrupa el mezquino desordenado caserío de Jamestown.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

23.-En el Sardinero, tarde de borrasca

Diario La Atalaya 10 de octubre de 1907

Estos días pasados, días de noroeste y de tormenta, mientras el agua de la lluvia caía tenazmente sobre el enlosado de las calles, y en las cimas del cercano Cabarga se dibujaban festones de negrísimas nieblas, nosotros teníamos las costumbre de emprender silenciosos el camino del Sardinero y sumirnos en la íntima contemplación del mar rugiente.

Una soledad solemne y majestuosa presidía aquellos lugares, ayer rebosantes de vida y atronados por el estrépito bullanguero del gran mundo.

Cuestión de días solamente ha sido la transformación, aún están frescas en la húmeda arcilla de la Alameda, las huellas de la casetas de los titiriteros y feriantes; aún parece que resuena bajo los pintados techos del casino el apagado eco del último *scherzo*; aún guardan los bancos de Piquío la última confidencia amorosa; aún ... Y, sin embargo, para que el contraste más resalte y sea más violento, sobre estas recientes huellas, sobre estos recuerdos y estos hechos cae despiadada el agua torrencial y sopla la galerna, su hálito frío devorador de vidas y atemorizador de corazones templados y serenos.

Huyeron los bañistas; las seductoras Circes de nevados trajes, y de sombreros de ondulante pluma, se perdieron en la visión cinematográfica de un tren en marcha llevándose en los pliegues de sus pomposas telas el último residuo del calor estival y las última nota de la sinfonía del verano. El invierno implacable, el invierno demoledor y cruel, hace sonar sobre la playa la trompetería de su orquesta gigante.

Ante la terraza, en que como en Puente de monstruoso buque atalayo el mar, rompen las olas coronadas de espuma y rebosantes de cólera. Su estrépito, el estrépito de su caer sobre la arena, resuena ronco, seco, hórrido como desesperante martilleo de una ciclópea máquina. Allá hacia la derecha, dibuja Ajo su silueta negra, su torso milenario, que se hiergue altanero señor de la borrasca; en su cantil, resplandece un gran manchazo blanco, la espumosa mancha de Las Quebrantas peligrosas . Al frente, fulge un prodigio de azul, el azul del Océano, que adquiere conforme las sombras se avencinan reflejos negros de acero de cañón. Sobre el mar en borrasca, pasa mojando sus alas en las olas, un frío diciembre. Lluve.

¡Cuán magnífico y cuán sorprendente está así el mar, visto de este modo, en la intimidad de sus rencores máximos! Esta es las verdadera época del Sardinero. Yo no concibo cómo la caravana de turistas planta aquí sus tiendas sólo en el verano y se aleja luego cuando el mar recobra su libertad salvaje y las hojas caen de los plátanos del camino llevadas por el ábrego quejumbroso.

Yo si fuera potentado, si en mi mano estuviera mover a mi capricho la rueda errátil de mi vida, aquí vendría a estas playas, ahora solas y tristes, a gozar desde la arena húmeda, desde el encharcado piso de Piquío, el panorama sorprendente de esta mar rugidora.

De una de las dos bocas de la entrada del puerto surge la negra silueta, el casco enorme de un buque que avanza al horizonte, entre el agua que llueve y la borrasca que domina todo. Un vago presentimiento de tristeza envuelve esta escena del buque que se aleja entre el duelo de la naturaleza.

En mis oídos, en mi ánimo, resuenan quejumbrosos los versos del poeta:

*Boga avante a la mar, los altos montes
dieron sepulcro al moribundo sol;
ciérranse los abiertos horizontes,
¡oh tierra, oh patria, adiós ...!*

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

24.- A la mar

Impresiones del Santander nocherniego

Diario La Atalaya 13 de abril de 1908

A aquella hora, cerca de las tres de la madrugada, de una madrugada negra y tormentosa, no se distinguía una sola alma en toda la extensión del Boulevard. Los faroles del alumbrado público irradiaban con una débil claridad temblorosa, poniendo en las sombras del pavimento los rayos de su luz. Entre intervalo e intervalo luminoso, entre farol y farol, reinaba la más densa e impenetrable oscuridad. Enfrente, al otro lado de la carretera, los macizos de los jardines eran una mancha difusa, cubiertos por la sombra. Nuestros pasos resonaban, secos, misteriosos, sobre la dura loseta del paseo, turbando la serena calma, el religioso silencio de la noche.

Hacía un frío sutil, penetrante, molesto, que se metía hasta los tuétanos, burlando la apretada y recia coraza del gabán. El cielo aparecía cubierto de nubarrones densos y plomizos, cortados en un determinado punto por vagas claridades que delataban la velada presencia de la luna. En las calles *zagueras* sonaba vacilante y destemplado el eco de un cantar obscuro, de burdel, escapado sin duda de la alcohólica boca de un borracho. En la esquina del Suizo, como adosada a la pared, se recortaba la silueta de un guardia, cuyo capote desdoblaba el viento que bajaba por la bocacalle.

¿Qué buscábamos nosotros a tales horas por la calle? Sinceramente hemos de confesar que nos veríamos perplejos para responder a tal pregunta. Un deseo veheméntísimo de pasear entre las sombras, de sentir aletear sobre las cabezas el vago misterio indefinible de las luces débiles que fosforecen rojizas entre la húmeda e impalpable niebla. El alma de la noche que pasa rozándonos el rostro con sus alas frías y finísimas ejerce no sabemos por qué una alucinación y un influjo suave y bienhechor. Sentimos la voluptuosidad de la noche y el misticismo de los lugares solos. Íbamos al azar, a impulsos de una obsesión, a refrescarnos la cabeza, junto a las mansas, calladas y quietas aguas de la bahía.

Así llegamos a Puerto Chico, al tiempo que en un reloj lejano sonaban agudas y metálicas tres sonoras campanadas, cuyo vibrar prolongado por el eco en rítmicas ondulaciones rodó por los ámbitos durante largos segundos y se perdió al fin en un rumor imperceptible sobre la lejanía de las aguas. Todo dormía también allí, digo, todo no. En una casa se rasgaban a veces las tinieblas y surgía un relámpago luminoso, que luego se desvanecía en densa oscuridad. Era la puerta de una taberna, que se abría y se cerraba rápidamente, para dar paso a algunos parroquianos, cuyas sombras se destacaban un momento sobre las sombras menos fuertes del dintel. Hacia aquella taberna, único lugar asequible entonces, nos encaminamos deseosos de sorprender

la visión pintoresca del Santander trasnochador, de ese minúsculo Santander insomne, que se agita dentro del grande y populoso Santander pacífico y metódico, que se acuesta a las diez, rendido por la fatiga del trabajo diario.

La taberna estaba, a pesar de lo intempestivo de la hora, llena de tipos del aspecto más heterogéneo y de la más distinta y varia procedencia, que puede imaginarse. Unos pertenecían a la conocida y bien caracterizada clase de los trasnochadores calaveras. Los que han pasado la noche de garito en garito, y van a rematar la fiesta a la primera taberna que hallan abierta, comiendo lo que en el *argot* de los *juerguistas*, suele llamarse la *sopa de ajo*, y que solo es un pretexto para efectuar nuevas libaciones. Alguno de ellos, abrumado por la correría, roncaba estrepitosamente de bruces sobre una de las mesas. Los demás, ojerosos y adormilados, mascullaban entre vaso y vaso, la letra de algunos tangos indecentes. Por su aspecto eran pobres de humilde procedencia. Nosotros pensamos en el hogar de los *juerguistas*, casados quizás, y en sus familias hambrientas y necesitadas, mientras ellos cambiaban las últimas pesetas de su jornal para pagar el vino del vicio. El espectáculo de una mujer y una niña rotos los sesos contra la calle, reapareció en nuestro ánimo trágicamente dibujado sobre un fondo de vicio y de miseria.

Otros de los parroquianos eran gente de otra clase: marineros que llegaban al establecimiento cargados con sus artes de pesca, y restregándose los ojos perezosamente. Llegaban en silencio, chapurreando varios una jerga vizcaína, y hablando otros el caló de los barcos. Estas gentes robustas y vigorosas, con salud y fuerza, producían agradable impresión, contrastando con los demacrados rostros de los trasnochadores. Los marineros hablaban del tiempo:

Noroeste me *paee* que va a haber – decía uno – y *julepe* tendremos.

Sí – contestaba otra voz – ya en la *Comendancia* han puesto la luz

En efecto, a través de la puerta abierta momentáneamente, brillaba en la obscuridad como un sangriento lucero, el farol rojo colocado en el tejado de la Comandancia denunciando tormenta.

Y ¿*Vosotros salís?* – preguntó la primera de las voces citadas.

¡Qué hemos *d'hacele!* – respondió la voz segunda – si nos paramos en miramientos buen pelo *amos* a echar. Ayer no *trujimos* ni un solo besugo. *Antier* no salimos. En una quincena apenas si hemos *podío dir* siete malos días – ¡mala peste con el tiempo!

Callaron las dos voces y por un momento sólo se oyó en la taberna el apagado eco de conversaciones en voz baja, el chocar de vasos y el traqueteo de la puerta, que se abría y cerraba constantemente. Los trasnochadores roncaban ya todos del modo más escandaloso. Una voz, ya algo cascada y aguardentosa, oyóse en esto:

¿Estamos todos? – Todos, sí – contestó otra voz clara y más enérgica.

Falta Tolín, que está en el muelle, se oyó decir también.

Pus ¡hala entonces!, ordenó la voz cascada, y el enjambre de marineros empezó a desfilar lenta y silenciosamente, cogiendo al salir, quién un capote de aguas, quién una cesta, quién un lío de ropa, de lo que había en desorden sobre la mesa. En la calle empezaba a lloviznar entonces.

Sobre la mansa quietud de la bahía temblaban las luces de *ancla*, de algunos barcos fondeados de trecho en trecho. Los lejanos montes del fondo se entreveían, macizos y negrísimos, con los vagos contornos esfumados. Del muelle de madera de la nueva dársena salía un sordo rumor de voces y de golpes. Algunas sombras iban y venían sobre el muelle

- El barril del agua ¿está ya ...?, preguntaba una voz, que parecía salida de las aguas.
- Ahí, debajo de la bancada de popa, respondía alguien desde el muelle ...
- Tú, rapaz, traete de la *tasca*, el garrafón del vino y avía pronto ... ¡Embarca ya ...!
- ¡Muévete, hombre muévete, que *paece* que *tí's* plomo en los pies ...!, y así otras análogas exclamaciones confundidas y entremezcladas en un pintoresco y gráfico desorden.

Una embarcación se balanceaba sobre las aguas cenicientas, y sentados en sus bancadas, esperaban los marineros, el remo en la mano, aguardando la hora de la partida. De pié sobre la popa, un hombre recio, de estatura baja, musculoso y de pelo cano, empuñaba el tercio de remo que le servía para dirigir la boga. Parecía un comitre de una galera antigua esforzado y altivo. Se le oyó gritar: ¡arma!. Los remos se levantaron sobre el agua casi a un tiempo mismo, y quedaron paralelos entre sí, y paralelos a la superficie del mar en actitud de espera. La voz autoritaria volvió a ordenar: ¡avante ...!

Sonó el agua azotada a la vez en veinte puntos diferentes. La negra superficie obscurcida por la noche, brilló con la plata de sus espumas, y el caso negro de la embarcación dio una especie de salto y se colocó en medio de silenciosa y dormida dársena. La rítmica cadencia de los remos, siguió agitando vigorosamente la superficie dejando una como estela blancuzca, hasta que al fin barco, marineros y estela se perdieron en un repliegue de la bahía ...

Sobre el cielo negro seguía luciendo, como una amenaza de hecatombe, la luz roja puesta como aviso, sobre el tejado de la Comandancia.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

25.- En la tumba de Napoleón

Apuntes de un libro de viajes

Revista Cántabra 3 de mayo de 1908

La temperatura extrema y caliginosa de la tarde africana caía a plomo, vertical y abrasante sobre las rocas peladas y basálticas de Jamestown. Al frente de nosotros se elevaban los soberbios y rectos farallones de la isla, coronados de baluartes y como cerrándonos el paso. A la espalda, la inmensa lápida azul del Océano se extendía, difuminándose poco a poco en suaves gradaciones, hasta confundirse a lo lejos insensiblemente con la bóveda también azul y también inmensa de los cielos.

Sobre la tersa superficie, encadenado a las dos anclas que mordían el fondo, se balanceaba el escorzo blanco de nuestro buque, con sus altos mástiles enhiestos y sus gavias cruzadas, como corcel saltador sujeto del bridal que piafa y azota el suelo con su casco anhelando volver a la carrera.

Sería entonces poco más del medio día, y en aquellas latitudes abrasadas, el aire se hacía punto menos que irrespirable. Sobre las cimas de las rocas del embarcadero temblaban, agitadas por una imperceptible brisa marinera, dos ó tres palmeras gigantescas. En los guijarros de la orilla se distinguían claros los *cabs* que habían de conducirnos en nuestra excursión a través de la isla desolada. Hacía varios días, muchos, que, mientras navegábamos en demanda de Santa Elena, ardía en nosotros el deseo vehemente de contemplar con nuestros ojos pecadores el lugar mismo donde el llamado por antonomasia capitán del siglo rindió su espíritu al Hacedor, aislado de los hombres y acompañado solo de uno ó dos amigos, fieles y únicos cirneos que le siguieron hasta el fin de su calvario.

Todos los días invariablemente, después de situarnos sobre la carta, espiábamos de bruces sobre ella, la distancia que nos separaba de la histórica peña, hacia la cual nos empujaba tenazmente un viento fresco y sostenido del O.-S.-O. Cuando ya, por fin, un día, el oficial de derrotas, tras de barajar sobre un papel, tres ó cuatro cifras deducidas del cálculo, dijo en solemne tono: ¡mañana por la mañana!, nuestro interés subió de punto y apenas descansamos pensando en aquella tierra que veíamos ya desde nuestra infancia a través del prisma de la leyenda como algo inmaterial y algo sagrado, perteneciente al reino del ensueño.

Desembarcamos, lector amigo, no sin algún trabajo, pues Jamestown, capital de la isla, apenas tiene un desembarcadero que merezca este nombre. Por desembarcar montamos en los *cabs* que nos aguardaban, y cruzamos a escape, al trote ligero de unos caballos matalones y semisalvajes, el caserío pobre y misérrimo del vil poblado, residencia del gobernador de la isla y único conjunto habitable de ésta. Los caballos

trotaban en brincos desiguales, sacudidos por los recios trallazos de los negros conductores. El terreno primero que cruzamos era una aguda y áspera pendiente, erizada de pedriscos, que hacían saltar el carruaje como un buque en el mar en medio de una borrasca desencadenada. El paisaje era yermo y triste, todo calcinado y quemado como si al igual de Sodoma hubiese caído sobre él fuego del cielo, purificador de crímenes nefandos.

De entre las peñas secas del camino salía a lo mejor algún negrillo, diablillo feísimo, lleno de lacras y de polvo, que tomaba carrera al par de nosotros y saltaba delante de los caballos, pidiéndonos un *penny*. Un juramento soez del auriga, que por decirse en inglés no nos escandalizaba, y algunos trallazos equitativamente repartidos, bastaban para poner en dispersión a la astrosa tropa.

Luego ganamos la llanura. Palmeras enanas, plátanos y algunos sauces diseminados como palos de teléfono daban al terreno cierta variedad, Una alfombra de finísima hierba, que amarilleaba a trechos, dulcificaba algo la aridez y la dureza del conjunto ... Con el lento rodar de las horas sopló una brisa suave y perfumada, brisa vespertina y sensual, y gracias a ella percibimos algo que no fuese polvo, fuego y aire áspero y ardiente. Respiramos ...

Al acercarnos a la tierra, estremecida aún por el contacto del coloso, sentimos una especie de estupor místico, una profunda eliminación de toda idea de vida y una abstracción completa de nosotros mismos, que es difícil que pueda expresarse sustantivamente y que no se explica fisiológicamente. Nuestros espíritus flotaron sobre la atmósfera cargada, libres de las ataduras de la gente.

El lugar donde nos hallábamos era un humilde y horaciano huerto de suprema y religiosa paz, de misterio, de encanto. Unas palmeras verdes susurrantes movían musicalmente la pompa de sus hojas y vibraban como harpas áureas tañidas por la brisa. En el centro se distinguía un cercado de hierro, una sencillísima valla, humildísima y pobre, raída en mil puntos y enmarcando una área, cubierta de hierba, donde temblaban vergonzantes tres ó cuatro africanas flores. Aquella era la ex tumba, la roca hendida para que fuese la primera que guardase los despojos del hombre rayo, del hombre espada, ángel exterminador con botas de montar y capote de soldado, que Dios mandó sobre Europa para expiación y para castigo. El acre perfume de la tierra quemada, diluido en el aire, parecía ser el extraño incienso con que la Naturaleza ofrendaba al héroe.

Todo el incruento calvario de su cautiverio en la roca misérrima, perdida en medio de los mares, a 500 leguas de la costa más próxima, se dibujó en nosotros vigorosamente. Reconstituimos la vida trágica, los meses dolorosos de agonía lenta, y presentimos la shakeasperiana desesperación del león aherrojado y hambriento, enjaulado y rugiente. La suprema queja napoleónica, reveladora del horrible martirio, el *me están matando a alfilerazos*, parecía escaparse bajo la copa de aquellos sauces centenarios que velaron mil veces el sueño heroico.

El sol caía en las aguas marinas y ponía su fuego en la azul bóveda celeste. Esta parecía la capa azul que el primer cónsul llevó a la batalla de Marengo, desenvolviéndose ante nosotros, teñida con la sangre de la pelea. Las palmas del huerto eran verdaderas palmas de martirio.

Y cuándo regresamos, el sol había declinado por completo. Las estrellas del Ecuador lucían como lámparas fúnebres, colgadas sobre la tumba del soldado. La isla dormía silenciosa sobre el lecho del mar con epitalámicos arrobos. Atrás quedaba Long Wood, donde Napoleón tuvo su cárcel. Atrás quedaba también Kent's Cottage, donde arrastró cadenas, el caudillo Kronje, el soldado campesino que se batió en Paardeberg (Transwaal) contra los ingleses.

El salobre aroma de la mar nos refrescó de pronto. Era que habíamos llegado a Jamestown, y era preciso regresar a bordo. Nos pareció que al hacerlo volvíamos a la vida, que éramos más libres. ¡Las pocas horas pasadas en la isla nos parecían incabables siglos! Comprendimos entonces en todo su valor la frase que el héroe pronunciara al morir: *Deseo que mis cenizas descansen a orillas del Sena ...*

Y al embarcar en el batel que había de conducirnos al navío recitamos como salutación gloriosa los divinos versos de Manzoni ...

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

26.- La Emigración

Diario La Atalaya 20 de octubre de 1908

Es el espectáculo de todos los meses. Decimos mal, de todas las semanas, pues casi semanalmente sale de Santander un vapor trasatlántico con destino a las grandes repúblicas norte ó sudamericanas. Cuando estos embarques tienen lugar, las calles de nuestra capital se pueblan, como por ensalmo, de tipos extraños, de caras desconocidas y forasteras, torvas unas, honradas y campechanas otras, que llenan los cafés, las casas de comidas, los paseos y todos los lugares públicos, andando atraillados tras un hombre, burdo y zafio por lo regular, que hace con ellos las veces de cicerone, capataz ó jefe de grupo.

Estas invasiones periódicas a fuerza de repetirse todos los días, han llegado a hacerse familiares y a nadie sorprenden. Sabemos todos que son emigrantes, gentes que los ferrocarriles vierten sobre nosotros en unos días determinados y que en Santander permanecen durante breve tiempo. La mayor parte de ellos pertenecen a familias pobres, gente del campo en su mayoría, que abandonan ó malvenden sus tierras y sus fincas, y marchan a América a trabajar horrores por llegar, como ideal supremo, a conseguir lo que aquí tenían ya conseguido y que dejan al irse: ser dueños de unas tierras.

Pero si la mayoría de los emigrantes son gente pobre, también hay muchos ricos, y muchos más de familias acomodadas que embarcan en nuestro puerto para darse el gusto de dejar sus huesos en un clima insalubre y bajo un sol envenenador, cuyos rayos son mortales y matan como el arsénico.

Ese afán de emigrar, es una epidemia horrible, un cólera social que se ha apoderado de los españoles y que no bastarán a cortar todas las leyes y todos los reglamentos del mundo. Todos los españoles llevamos dentro un emigrante en mayor ó menor escala, dispuesto siempre a liarse la manta a la cabeza, y a ir en busca de nueva madre patria, que resulta madrastra frecuentemente, por el solo prurito de la aventura y por la ambición de no contentarnos nunca con la *áurea mediócritas* que le bastaba al clásico.

Así se da el caso de jóvenes, empleados ventajosamente en España, que dejan su destino, su familia y comodidades y casino para ir a la Habana a ganar un jornal escaso de cobrador de algún tranvía ó de mozo de una fonda. Esto lo que marchan ya prevenidos que en cuanto a la masa general de emigrantes, los que van de braceros al Panamá ó Brasil, su calvario suele ser espantoso y no hay calamidad conocida, hambre, peste, desprecios que no tengan que sufrir sobre sus espaldas.

Nosotros recordamos haber visto en un café cantante de una gran capital americana a un joven de una respetabilísima familia santanderina, formando parte de una murga de bohemios que escasamente ganaban para vivir al día una vida miserable y rastrera.

¿Qué hacer, como proceder ante esa locura vesánica que se ha apoderado de los españoles y que amenaza despoblar en breve, el suelo de la patria? ¿contenerla?, es imposible. Creemos que por encima de todas las leyes y todos los reglamentos saltarán siempre los espíritus aventureros que reniegan de la paz de nuestras ciudades seculares y anhelan las incertidumbres y la fiebre de la vida errabunda e inquieta.

La única obra buena que en esto podría hacerse, sería organizar el escarmiento y darlo todos los caracteres de enseñanza, y cada vez que uno de esos monstruosos trasatlánticos devuelve al suelo de la patria legiones de repatriados, hambrientos, desnudos, marcados por la impotencia y por la fiebre, pasearlos por toda España, de pueblo en pueblo, de casa en casa, para que con sus bocas demacradas fuesen refiriendo que el pan de fuera, el pan de la emigración, suele casi siempre ser más duro, y siempre es más amargo, mucho más amargo que el de España.

27.- La Viuda del marino

Una historia vulgar

Diario La Atalaya 24 de enero 1909

En estas villas marineras de la costa, de caserío pobre y abigarrado, tendido en torno de callejuelas retorcidas; medio ciudades y medio aldeas, en cuyos muelles, batidos por la mar brava, se elevan sólo los mástiles negros de dos ó tres pataches, te encontrarás, lector, frecuentemente, en tus paseos a una mujer joven y enlutada, imagen andantes de la Dolorosa, que se dirige al templo ó vuelve de él, con un niño pequeño, enlutado también.

Su contemplación te interesará seguramente y al mirarla, con esa innata curiosidad de un hombre aburrido por la monotonía de la villa pacífica, dirás a las personas que te acompañan:

– ¡Una viuda! ¡Eh?

– Sí, una viuda – responderán tus acompañantes – ¡la viuda del marino!

Esta sola frase debe ser bastante para ponerte en autos. Aquella mujer es la protagonista de un drama vulgar, vulgar y terrible, que se desarrolla silencioso entre la calma y el silencio de la villa medio pescadora y medio campesina, dormida en un sueño de siglos al pie de unos altos e históricos montes que tocan a las nubes.

El marino fue un mozo de espíritu emprendedor y aventurero, de inteligencia clara y despierta, y por lo regular de humilde cuna. Sus padres, viendo en el chico las felices disposiciones de que en la escuela daba muestra interesaron de un tío suyo, comerciante en la capital, que le costease los gastos de aprendizaje de un honrada profesión, cualquiera que le permitiese aspirar a un lugar preeminente.

El tío, un viejo tacaño y miserable por lo regular, quiso echárselas de espléndido y aceptó. Casualmente en la capital de la provincia había una escuela de Náutica y esta coyuntura fue aprovechada. La carrera costaba poco dinero. El mozo, el niño mejor aún, vino a la capital desde la aldea, y en pocos años obtuvo el título correspondiente que le daba derecho a navegar como alumno de Náutica en un barco de altura. Después vino el embarque.

El chico que se iba haciendo hombre por momentos, dio varios viajes; recorrió el mundo, fue hasta América y tardó uno ó dos años en volver a su pueblo. Cuando lo hizo era ya piloto y era lo que se dice un hombre. En su cara, varonil y morena tostada por el sol de los trópicos y curtida por el hielo del Norte, se esbozaba una barba magnífica que completaba a maravilla su hermosa belleza aventurera.

Su llegada al pueblo fue un verdadero acontecimiento. El cura le convidó a comer, deleitándose con los relatos que hacía de las tierras maravillosas que había visitado. El

boticario le dio entrada en su tertulia, al lado del juez, del médico y de otras personas de igual respetabilidad. En el casino, el hijo del indiano jugaba con él a las carambolas y se complacía en tutearle amistosamente. Su madre estaba loca con él y no cesaba de ponderar sus méritos delante de todas sus amigas.

Un día una de éstas se acercó con aire de gran misterio y la dijo:

– Madalén, ¿sabes lo que se dice por el pueblo?.

– ¿Al tanto de qué, Petra?.

– Al tanto de tu hijo.

– ¿De Chomín?

– De él. Dícese que si le han visto varias noches hablando con la hija del médico en la corralada de su casa.

Y la confidente siguió refiriendo, con todos sus pelos y señales, los síntomas alarman-tes que se observaban en el mozo.

Días después la noticia era de dominio público. Chomin, el Piloto, era novio oficial de Julita, la niña del médico, y las relaciones estaban autorizadas por las familias.

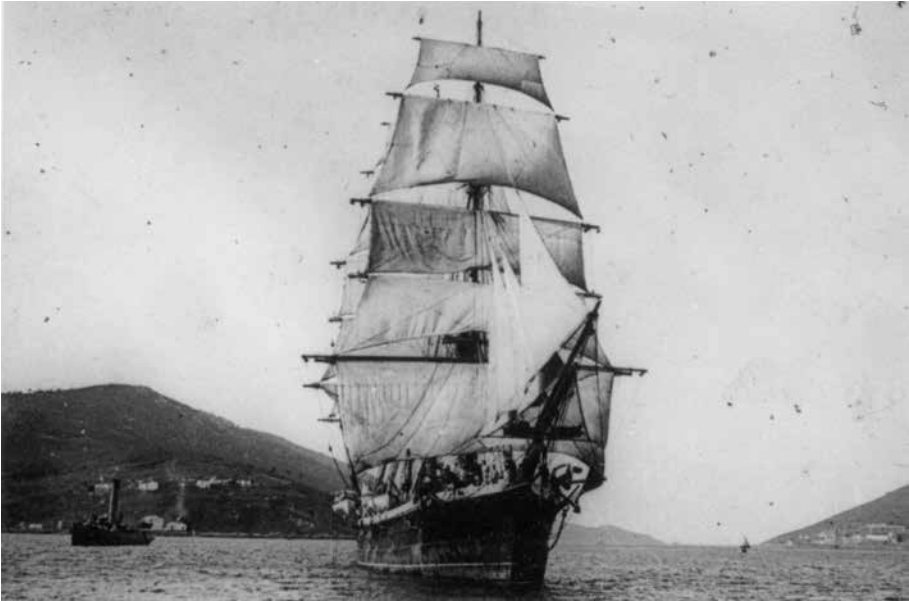
Conforme pasaban los años los horizontes del mozo ensanchaban. Piloto, en un barco de gran tonelaje, aspiraba a ser Capitán del mismo en no largo plazo. Apenas volvía por el pueblo. Su madre y su novia, recibían todos los meses cartas de él, concebidas en las más halagüeñas esperanzas. Unas veces la carta estaba fechada en Cuba; otras en los Estados Unidos ó en Inglaterra, pero todas ellas tenían un optimismo vencedor y triunfante, y revelaban haber sido escritas por una voluntad enérgica y fuerte.

Julita recibió al fin una carta en que, sobre poco más ó menos y con un laconismo espartano, decía: *A vuelta de viaje me quedo y nos casamos*. Santa palabra. Al mes escaso ya estaba en el pueblo otra vez el mozo rumboso y arrogante. Vestido con elegancia petulante, fumando magníficos cigarros que aromaban el pueblo y luciendo una hermosa y poblada barba negra que le sentaba de maravilla

.La boda fue un acontecimiento. Las campanas de la vieja iglesia voltearon como locas y durante varios días no se habló en el pueblo de otra cosa. Un mes duró la luna de miel. Luego la prosa de la vida cortó a cercén aquél idilio, y volvió a reclamar para sí aquella juventud intrépida.

Te escribiré desde cada puerto – decía a su mujer al despedirse – ¡A ver si vuelves pronto! – respondía ella, derramando copiosas las primera lágrimas de su vida. La primera ausencia duró cuatro meses. Al cabo de ellos volvió a su pueblo y apenas pudo estar ocho días con su familia. Vuelta a la mar, a la eterna aventura, sobre las podridas planchas de su buque. Esta ausencia había de ser más larga. Del nacimiento de su primer hijo tuvo conocimiento en Filipinas. Al recibir la carta se hallaba en un café del muelle, entre lobos de mar y aventureras, y lloró como un tonto, con gran extrañeza de los circunstantes.

Pocos días después se hizo a la mar con rumbo a España. Nunca había temblado al dejar la tierra, pero aquel día vaciló. Nervioso y descolorido dio las últimas órdenes sobre el Puente pensando en aquél pedazo de su vida que le aguardaba a miles de millas, y que no conocía. El frío de un presentimiento de un temor le atarazaba el alma.



*Corbeta Nautilus en lugar y fecha indeterminados.-
Museu Maritim Barcelona*

En el pueblo, Julita, la señora del capitán, se asomaba inquieta todos los días, al balcón cuando pasaba por la calle el cartero. ¡Indalecio! – decía – ¿hay algo?, Nada – doña Julita – respondía el distribuidor de la dicha.. ¡Hoy no hay nada! Y esta escena se repetía un día y otro con una monotonía desesperante.

Al fin empezaron a circular por el pueblo rumores pavorosos. Un periódico de la capital publicaba un telegrama de un puerto de Asia dando cuenta de no sé que naufragios ocurridos en aquella costa.

La misma señora que al principio de esta crónica habíase hecho eco de los rumores de noviazgo esparcidos por el vecindario, se presentó compungida en casa de la capitana y hablaba a media voz con la criada

– ¡luego es verdad!.

– ¡Horrible!.

– ¿Y Julita?

– La pobre está en un jay!

– ¡Dios nos valga!

Y la media puerta abierta, sólo para dejar paso a la visitante, volvía a cerrarse lenta y pausadamente, con ese cuidado exquisito de no hacer ruido que se pone en las casas donde hay un dolor ó hay un enfermo ...

Esta historia casi siempre es igual. Vulgar y dolorosa como la vida misma, y como ella, amarga y desesperante.

Lector, cuando cruces por esos pueblos de la costa, de caserío misérrimo, de una playa sombría batida por el mar, verás casi siempre la misma enlutada joven, acompañada del mismo niño enlutado también. Las personas que te acompañan te responderán, con raras excepciones, moviendo tristemente la cabeza: ¡La familia del marino!.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

28.- Hojas del Diario de Navegación

El paso de la línea

Diario La Atalaya 17 de marzo de 1909

Desde hacía días nos íbamos preparando todos para celebrar aquel fausto acontecimiento, pues el paso de la línea viene a ser como la piedra miliar que en medio de una jornada fatigosa nos dice que llevamos ya media senda andada y nos invita a descansar y a beber un vaso del vino del mesón por la feliz terminación del viaje.

En los barcos de vela esta singladura dio motivo siempre a regocijadas diversiones. En los modernos *steamers* tragadistancias, parece que la costumbre tradicional ha caído en desuso, pero esto no rezaba con nosotros, que a bordo de un velero íbamos, y a quienes una navegación fatigosa y pesada en perspectiva nos incitaba a renovar la antigua tradición náutica.

Los festejos empezaron a organizarse desde muchos días antes y en el arreglo del programa intervinieron quién más y quién menos todos los de a bordo. El primer elemento con quién había que contar era con el tiempo, pero a este se le tenía asegurado. Desde hacía bastantes singladuras se venía cerrando la hoja de acaecimientos del *Diario* con buen cariz y ventolinillas del segundo cuadrante. No era de esperar que apuntase el mal tiempo. Todo lo más algunos de esos chubascos fugaces de que son tan pródigos estos mares ecuatoriales y que pasan rápidos por el horizonte, sin otras consecuencias que haber hecho aferrar las velas altas.

Tranquilos por este particular, se pensó en solicitar permiso del comandante del buque, pero pronto se supo que este bizarro marino y caballeroso señor, cuyo nombre nos reservamos no solo permitía, sino que autorizaría las fiestas con su presencia.

En estas condiciones llegamos al 11 de mayo. Hacía once singladuras que habíamos salido de las islas de Cabo Verde y estábamos pisando ya la línea equinoccial. A mediodía todos los que teníamos sextante a bordo estábamos sobre cubierta acechando al sol. El propio comandante, en unión del oficial de derrotas, un caballeroso teniente de navío llamado don Mario de Quijano y Artacho, se paseaba por cubierta con la gorra puesta al revés, esto es, la visera descansando sobre el occipital para que en el campo de observación no se proyectase ninguna sombra.

Entre un grupo de oficiales y de guardias marinas destacaba por su hercúlea estatura y sus británicas y simpáticas facciones S.A.R. el infante don Jenaro de Borbón, hermano del príncipe viudo de Asturias. Este príncipe Jenaro, alférez de navío formaba parte de la dotación de abordaje. Al trazar estas líneas consideramos un deber de justicia hacer cumplido elogio de sus relevantes cualidades. La vida de abordaje la hacía como los demás oficiales. Montaba sus guardias como ellos, comía en la mesa

común y deleitaba a todos con su conversación amable, mundana y reveladora de una extraordinaria cultura. En las horas francas se le vía por cubierta con su magnífico rifle tirando a las ballenas que cortaban la derrota del barco. Era un gran tirador y de ello se vanagloriaba muy justamente. Su estatura ya creemos haber dicho que era elevada. Su faz era aniñada, sin asomos de barba ni bigote, y en conjunto parecía un *lad* inglés en pleno vigor físico.

Esta digresión, aunque algo larga, la juzgamos de interés para dar una idea del simpático príncipe. Ahora sigamos con nuestra narración.

En medio de la general expectación los que observaban con los sextantes dieron la voz sacramental de ¡top!. El sol había llegado a su altura máxima y esta altura estaba cogida y señalada en el *limbo* de los instrumentos. Aún recuerdo aquella altura de 72'23. En seguida se trabajó la latitud y se vio que ésta era de 54'18" de especie Norte. No distábamos pues, más de 54 millas de la línea y era evidente que navegando en un promedio de cinco millas por hora, hacia media noche nos hallaríamos en la divisoria de los dos hemisferios. Se aceleraron, pues, los preparativos de la fiesta, tomando parte muy activa en ellos el príncipe Jenaro de Borbón cuyo carácter juvenil allanaba todos los obstáculos y sacaba recursos de donde no los había.

II

Hacía un tiempo verdaderamente hermoso y como soplaban frescas ventolinas, el sloop navegaba con los sobres dados como un inmenso cisne. Hacía una luna espléndida. El azul océano fulgía con reflejos metálicos como una lámina de acero herida por la luz de una enorme bujía. De trecho en trecho saltaban los peces voladores con sus escamas plateadas. En los horizontes hacia el Sur, se divisaba la luz verde y el tope de un vapor. No se sentía apenas frío.

Toda la tripulación se hallaba en cubierta. Dieron las doce en el reloj del Puente y se produjo a bordo un murmullo de expectación. Súbito vibró una corneta, y en lo alto de la cofa del palo mayor una bocina marinera dejó oír una voz cavernosa. Eran unos versos, completamente macarrónicos, que un marinero, representando al dios Neptuno, disparaba a los tripulantes de la corbeta:

*¡Ah del buque; oh, navegantes
que a mis dominios llegáis
desde regiones distantes,
¿quiénes sois y a dónde vais?*

Estas palabras fueron acogidas por la marinería con un hurra estentóreo. Pero se hizo silencio rápidamente, y un guardia marina contestó desde el Puente:

*Es la Nautilus que,
haciendo rumbos mil
se dirige a las costas del Brasil.*

Neptuno no se dio por satisfecho. Volvió a increpar a los audaces y después de conjurar a los elementos en su contra, accedió a dejar franco el paso con tal que le diesen

el acostumbrado tributo debido a su Real Majestad Acuática. El monarca pedía nada menos:

*Que el dorado carriñena
que destruye toda pena,
un buen jamón de Avilés
y una cantimplora llena
de dulces para después.*

A todo accedió el guardia marina e invitó a Neptuno a que bajase por el obsequio. No esperó el invitado a que se lo mandasen dos veces, y embutido en una barrica suspendida por una cuerda descendió de la cofa, produciendo su presencia singular alborozo. Era un gallego apellidado Lamas y célebre entre los tripulantes por su innata vis cómica. Llevaba a guisa de barbas una arroba de estopa, esgrimía a modo de tridente el arpón destinado a la caza de tiburones y sobre el torso desnudo llevaba pintados al negrohumo reptiles, peces y *simbólicos* ramos. Le daban guardia cuatro marineros armados de espeques y *ataviados* lo mismo que él.

Con majestad solemne llegó hasta la toldilla y allí el *camareta* de los guardia marinas, vestido de paje a la antigua, le entregó el tributo convenido. Una ración de ofrendas alimenticias que hacían evocar los festines de Baltasar y Lúculo.

No acabó con esto la fiesta. Aquél día se rompió la rigidez de la ordenanza, y el oficial del Puente bajó, entregando la guardia al improvisado dios. Y allí fue de ver al pobre marinero dueño del buque mandando con chillona y grotesca voz la maniobra:

– ¡Apareja a virar por el palo bauprés! ¡Caza escotas con perdigón lobero! ¡Que suba el peluquero a coger dos rizos al velacho alto! y así otros desatinos y dislates tamaños.

La gente reía con alborozo infantil; la oficialidad reía también y en aquél punto, perdido en medio de los mares, en aquellas soledades inmensas, separadas por miles de millas de la tierra más próxima, resonaban las francas carcajadas entre la calma de la noche tórrida.

La fiesta se prolongó largo rato. Luego las cornetas vibraron, imponiendo silencio, y Lamas, el dios Neptuno, se despojó rápidamente de sus atributos para ir a hacer su guardia de serviola en el castillo ¡Inestabilidad de las pompas mundanas!.

III

Al día siguiente hubo también festejos. Se pasó un calabrote por un cuadernal y de un chicote tiraba una brigada y de otro otra. Quién más pudiera se llevaba el premio. Además se organizaron varias cucañas y entretenidos en estas inocentes diversiones se penetró en el mar del Sur, cuya cruz luminosa vimos en el cielo tachonando las nubes e indicándonos, como una mano amiga, el camino seguro a través de las aguas.

29.- La Prolongación del muelle

Diario La Atalaya 28 de agosto de 1909

Una de las obras de mayor importancia que actualmente se están llevando a cabo en Santander es la prolongación, hasta la Magdalena, de la red de muelle que correrá todo a lo largo de la población y arranca de cerca de Altos Hornos.

El día que esta obra esté concluida, Santander podrá envanecerse, con justicia, de poseer uno de los paseos más soberbios, una de las vías más espléndidas, que pocas ciudades podrán igualar. Esta obra importantísima se va realizando poco a poco, sin alharacas y sin ruido, sin que nadie se dé cuenta apenas de lo que día tras día se va ganando.

Hoy es un metro, mañana medio, el otro día dos, y la escollera va avanzando, va desarrollándose como una inmensa serpentina, robando con sigilo y silencio, espacio y sitio al mar.

Para comprender lo que se trabaja, lo que allí se hace; para ver y poder apreciar el estirón periódico, es preciso verlo de tarde en tarde, ir al cabo de un mes, dejar un espacio importante de tiempo entre visita y visita, y así la impresión es más fuerte y más brusca.

Esto nos sucedió a nosotros, que hace tiempo no visitábamos esta parte del muelle, y que días pasados fuimos casualmente por allí, hasta el punto en que se ha arrojado la última paletada de tierra.

El estado adelantadísimo de las obras nos produjo una grata sorpresa. Con montones de escombros procedentes de todos los derribos de la población se ha ido terraplenando el arenal hasta la altura señalada por la escollera de piedra tendida previamente por la Junta de Obras del Puerto.

El relleno llega hasta muy cerca del Promontorio, a pesar de lo lentamente que se verifican las operaciones de aterramiento, y ya que de esto hablamos, no queremos dejar sin tratar un punto importantísimo relacionado con estas obras.

Personas técnicas que siguen de cerca la marcha de las mismas nos han asegurado que existe un medio para que el relleno adquiera un gran impulso y las obras queden terminadas en un plazo relativamente breve. Para esto basta solo que el señor alcalde, que es quién tiene facultades para ello, dé órdenes a fin de que todos los escombros que por cualquier concepto se extraigan de Santander se viertan en estos rellenos, en vez de hacerse en los diferentes sitios destinados hoy a este objeto.

Si así se hiciera, con lo adelantadas que están ya las obras, el avance hasta el Promontorio sería cosa de pocos días, de muy pocos probablemente y quedaría terminado el primer trozo de la reforma. Enseguida la Junta de Obras del Puerto trazaría la sección

de escollera hasta la Magdalena, segunda parte de la obra, que sería más fácil y menos costosa que la primera.

Una vez abierta al tráfico la nueva sección de muelles, el tranvía eléctrico extendería sus raíles por la nueva zona, llegando hasta el mismo pie del palacio regio. Entonces Santander habría dado, como decimos, un gran paso adelante.

Una nueva línea de hoteles y de edificios que por hacerse en uno de los mejores sitios de la capital, serán sin duda lo mejor de ella, bordeará la orilla del agua y completará el cuadro magnífico.

Santander se dilatará, tenderá a su ensanche hacia esa parte. En Maliaño quedará la parte industrial y fabril de la población, perfectamente distinta y separada de la primera.

Para entonces el palacio real estará a punto de terminarse y el Real Club de Regatas, según nuestras noticias, habrá establecido un edificio de nueva planta, esbelto y airoso, en la isla de la Corona. La gente saldrá de paseo y paso a paso llegará bajo el regio alcázar a la vista del mar.

Todo esto, que parece un sueño, puede ser obra de un año, de dos a lo sumo. Todo es cuestión de trabajo y perseverancia.

30.- Los Viejos pataches

Diario La Atalaya 3 de marzo de 1910

Los pasados días en que sopló un viento fuerte y huracanado, hubo mar gruesa y entraron de arribada en el puerto, algunos de esos pataches viejos que solemos ver en nuestros muelles descargando carbón de Avilés ó cebolla de Luarca ó de las Tinas. Esos viejos pataches merecen de nuestra parte una cariñosa estimación, una veneración como la que se tiene a lo vetusto y venerable.

Generalmente hacen su carrera entre puertecillos de último orden, puertos gallegos y asturianos que ni figuran en las cartas y cuyos nombres tienen el perfume de las manzanas verdes y de las mieses campesinas, San Esteban de Pravia, Fene, Santa Cruz de Mera, Ribadeo, Bayona de Galicia ...



*Pataches en la darsena de la Ribera.-
Puerto de Santander, 1880.- Archivo AP Santander.*

A Santander llegan desperdigados, uno a uno, como una flota dispersada por un ciclón ó separada para mejor burlar la caza de un corsario. En puerto se reúnen; aquí pasan largas temporadas atracados al muelle, ó sobre las arenas del Puntal, varados en el sable y con su enorme panza desnuda al sol, recogiendo su lastre de arena.

Sucede un día que soplan vientos favorables, y entonces como una banda de aves marinas, tienden a una el vuelo y salen por la Magdalena, en airosas bandadas, al aire el velamen negro y remendado, como una flota de antiguos galeones castellanos. Porque estos pataches, reminiscencias de una navegación pretérita, tienen la noble traza de galeones victoriosos. Su popa redonda y eminente recuerda la toldilla de naos de corona; su bella arboladura, en la cual parece que va a flamear el pendón de guerra de los adelantados de la costa; sus nombres romanceros, de santoral como las viejas naves vencedoras, la pátina vetusta adherida a todos sus detalles, todo hace brillar sobre el espejo de los mares la imagen tormentosa de otros tiempos en que bajeles como estos salieron a descubrir mundos, tripulados por hombres que parecían sacados de un poema heroico de la Grecia.

Nada más bello que el desfile de estas flotillas en los días de viento fresco y de mar espejada. Es una satisfacción inefable verlos navegar dando majestuosos balances con las velas hinchadas y los cascos esbeltos sobre los cuales canta la tripulación una plegaria a la Virgen marinera de su pueblo remoto.

Ocurre en ocasiones que en la costa traidora salta una virazón, y el cielo se nubla y la mar cobra el lívido color de una tragedia. Entonces los pobres buques sorprendidos luchan bravamente como lucharon las naos de la Invencible, y al querer retornar a puerto se van a las Quebrantas donde les espera una sepultura de arena. La obscura, la doliente y vulgar tragedia pone en nuestras almas una pena honda y una aflicción profunda.

¿Será una herejía decir que no sentimos tanto el siniestro de uno de esos paquebots orgullosos que parece que marchan sobre el mar provocando las iras del abismo con el estrépito retador de sus bocinas y la provocativa claridad de sus luces?

En cambio, para estos humildes, para estos veteranos del mar, es toda nuestra conmiseración. Y si pudiéramos, cuando el tiempo amaina iríamos a sembrar sobre las arenas que cubren sus mortales restos unas piadosas siemprevivas, como sobre la tumba de algún amigo cariñoso.

31.- Dramas sin nombre

Diario La Atalaya 13 de abril de 1910

Anteayer apareció flotando en las aguas limpias de la bahía el deforme cadáver de un hombre anónimo. Nadie lo conoció ni pudo aportar datos sobre su destino ó procedencia. Su cara, monstruosamente mutilada, no dijo nada y tampoco la espantosa expresión de sus cuencas vacías. El Juzgado fue al muelle, ordenó la recogida de los restos humanos y su conducción al Hospital. Ayer se hizo la autopsia y hoy se le dará tierra en la fosa común de Ciriego.

Hay en las líneas vulgares de estos dramas mudos, una patente fuerza sugestiva, un velo de misterio que al caer sobre los rostros desfigurados de los muertos hace palpar el corazón violentamente. Su interés está precisamente en que no lo tienen, y vamos a explicar esto que puede parecer una paradoja.

Ante un cadáver que no se sabe de quién es ni de donde viene, nadie se siente herido por el egoísmo humano de saber que no pertenece ni al círculo de su familia ni de sus amigos. Pero al mismo tiempo en el espíritu pensador despiertan, como aves de cementerio, un mundo de ideas y de interrogaciones que baten el vuelo en torno de los restos tristes y macerados.

Siempre el anónimo, siempre el enigma tienen una honda fuerza de atracción e inspiran a las almas una afición profunda. Un cadáver sin nombre es siempre la negra boca de un misterio, en cuyo fondo duermen todos los absurdos y todas las leyendas. Desde el accidente fortuito hasta el drama sagrado engendrado por las ideas grandes, hasta el asesinato ruin, todo cabe ante la vista de un cuerpo que flota entre dos aguas, sin saberse qué viento ó qué corriente lo han empujado desde sabe Dios dónde.

Ese mismo cadáver que anteayer fue hallado en nuestro puerto, que nadie pudo identificar, que nadie echó de menos, ni por cuya ausencia nadie ha reclamado, ¿de qué última escena, de qué drama fue protagonista en la tragicomedia de la vida?.

Acaso la muerte le sorprendió cuando halagaba su esperanza un enseño rosado ó una quimera hermosa aceptada de la mejor gana. Acaso su último grito fue para maldecir a la Negra, a la Aciaga que se interponía entre él y la fortuna para hacerla imposible ó bien por el contrario, en la gestación de la desgracia laboraron gérmenes de desesperación, de escepticismo, de amargura, que hicieron que los labios broncíneos, del color de la tierra se sonriesen a flor de agua en un rictus irónico, antes de ocultarse bajo la sábana azul fría como la losa de un sepulcro, que lo oculta y lo sepulta todo ...

Allá en lejanas tierras, Dios sabe dónde, en una casita pobre y enjalbegada, algunas mujeres, una madre ó una esposa avizorarán intranquilas la inmensidad del horizonte, preguntando a los cielos noticias del amado ausente.

Cuando pase el cartero, distribuidor de dichas, sentirán más vivas sus crueles alternativas de ilusión y de desesperanza. Acaso se figuren que su deudo, su esposo ó su hijo está ya en América en el continente fabuloso y que en breve tendrán noticias de él. Y quizás se extingan sus vidas torturadas, sin saber que en Santander, un puerto del que quizás no oyeron hablar nunca, se ha dado tierra a un cuerpo, monstruosamente deformado, que apareció un día entre dos aguas, sin que se lograra descifrar el enigma doble de su destino y de su muerte.

32.- La vida fácil

Diario La Atalaya 22 de abril de 1910

En el puerto entró ayer un lindo yate inglés propiedad de opulentos señores. A bordo de él venía el lord, el soberbio magnate, acompañado de su familia. El buque entró, quedó fondeado en la canal, y a las primeras horas de esta madrugada habrá vuelto a hacerse a la mar para seguir su no interrumpido mariposeo.

Uno de los motivos porque admiramos nosotros a estos grandes capitalistas sajones y norteamericanos es por el arte conque saben vivir, por ese acierto conque saben gozar todo lo que de bello y admirable tiene la vida.

Sus yates esbeltos, refinamientos de confort y mecánica, surcan igual que golondrinas todos los mares del planeta. Uno de los más jóvenes escritores y de más talento, decía no hace mucho que para él los únicos hombres sabios son los marineros, esos eternos peregrinos, que llevan siempre ante sus ojos la visión de tierras y de piélagos nuevos.

Si esto es así, y si debe admitirse como nosotros lo admitimos ¿qué pensar de estos grandes señores, de estos marineros opulentos que con la casa a flote marchan por los mares de Dios, gozando las delicias de un sibaritismo algo *snob* y un poco babilónico?.

Los dueños de estos buques llevarán de sus paseos por la tierra la impresión de que ésta es como un haz de rayo; han tenido el buen gusto de no meterse a escudriñar sus sombras. En los puertos y tierras que visitan se detienen el breve espacio de unas horas. Solo alcanzan un golpe de vista algo difuso. Durante un instante se recrean en la visión de las lejanías espléndidas donde albean unas montañas indecisas matizadas de nieve. Ven el conjunto esplendoroso del caserío multiforme reflejándolo en las ondas azules. No llegan a internarse dentro de las calles abrumadoras y antiestéticas donde pasa el dolor con cada una de las personas torvas y atormentadas que desfilan ante los negros zaquizamíes.

Los buenos turistas, los señores del yatch con un refinamiento estético que acredita lo depurado de sus gustos, solo se llevan la visión plácida y risueña de cada ciudad ó cada puerto. Todos los panoramas son hermosos mirados desde el Puente de un buque. Lo feo, lo cansado, lo hosco es lo que se ve bajando a tierra. El recinto lóbrego de las fábricas, el hedor a miseria de las calles angostas, todo el trabajo de cien generaciones empeñadas con estúpida tenacidad en hacer la tierra inhabitable ...

Y en seguida leván anclas y se van a otro puerto. Son aves de paso llenas del encanto de las vidas ambulantes y fáciles. Gustan de la tierra a vista de pájaro que es el único

modo de que puede gustar; ven las ciudades telescópicamente ó con unos gemelos marinos desde la popa charolada de un magnífico buque que hiende las aguas con la esbeltez de un cisne. Y cuando este vuelo a través de los mares y de los continentes les fatiga van a invernar a Niza ó a Mónaco, a Dover ó a Arcachon, a esos puertos minúsculos de estructura y alma femenina, donde todo sonrío y todo canta, y donde no se ven más que rostros felices y continentes señoriles; ocasión donde se han dado cita todos los afortunados de la tierra para que no les perturbe la visión del mundo negro y trágico. Estos afortunados mortales saben y pueden vivir un epicurismo práctico y moderno bien distinto del grosero y bestial del de los rebaños del antiguo filósofo.

Sobre un buque que resplandece como un ascua, en la soledad callada de los mares, ante una costa que se desenvuelve pintorescamente en una lejanía telescópica, es placer de los dioses y deleite de príncipes, apurar una copa de espumeante champaña ú oír como la orquesta preludia una sonata del divino Mendelssohn.

33.- Recuerdos de Suecia

Diario La Atalaya 3 de junio de 1910

Los gallardos buques suecos fondeados en la bahía traen a nuestra imaginación, el recuerdo ya algo confuso y desvanecido de esa Suecia, amable y campesina que dejó en nosotros impresiones dulces y sencillas.

Habíamos caído bruscamente en la fecha que hicimos aquel viaje desde la cegadora luz africana, a las nieblas eternas, a las penumbras grises del mar Báltico. Era verano, un tiempo hermoso, y el gran lago danés encerrado dentro de las tierras bajas de Rusia, Suecia y Dinamarca, parecía el lago encantado de un bosque misterioso. Una temperatura grata, tibia, una brisa fresquísima impregnadas de esencias de resina, del vigoroso perfume de los pinos, se nos metía por los pulmones adentro oxigenando el organismo.

Sobre el mar patriarcal, el mar del Walhala, pasaban como cisnes, blancas embarcaciones veleras llevando carne de los bosques en estivas inverosímiles, a los países negros del carbón, y a los del mineral rojo del color de la sangre. Nunca habíamos hecho navegación más grata que aquella, sobre aquel mar que en invierno es un témpano enorme, donde hasta la brisa, aquella misma hermosa brisa que nos abanicaba, se solidifica por la fuerza del frío e interrumpe el ordinario curso de la vida.

Fue un domingo cuando entramos en Norrköping. ¿Como describiríamos a Norrköping? Es un pueblecillo riente, luminoso, luminoso sí, y riente en medio de los pardos celajes que lo envuelven y del azul acero de sus aguas. Río arriba veíamos surcar veloces el líquido fluvial, barnizados y hermosos vaporcitos que parecían enormes peces y de los que se escapaban acordes armónicos, que ya eran himnos, ya eran valsos alegres, ya sonatas llenas de un infinita melancolía. Cada vaporcito de aquellos llevaba a bordo una orquesta y una alegre colmena humana de muchachas coloradas y frescas como manzanas campesinas, y de mozos altos, sanguíneos, fuertes, encarnación masculina de un pueblo próspero, feliz y sencillo.

En las riberas del río, que eran a la vez lindes del bosque, había restaurantes instalados en lindos chalets de madera pintarrajeada y allí desembarcaba la alegre tripulación de los vaporcitos, que por cierto alimentaban sus hornos con leña de pino en vez de carbón, y bajo la sombra secular de los árboles frondosos, opulentos, se organizaban animados corros, en los que se bebía la clásica cerveza a la salud de la patria, de los soberanos y por la gloria de Gustavo Adolfo.

La población propiamente dicha es un estuche. Las casas, pintorescas, con una elegante sencillez, de una gracia y una coquetería inimitable; las calles, amplias, rectilíneas, con una pulcritud solo comparable a la holandesa, y sombreadas por hileras

centrales de árboles en los cuales cantaban los misteriosos y tristes pájaros del Norte. Y sobre las casas, sobre los árboles, la catedral con su alta torre, regulando como un reloj de piedra la vida moral y material de los vecinos.

Por el centro del pueblo pasa el río, y en sus orillas lavaban arrogantes muchachas suecas con los fornidos brazos desnudos y brillantes. Aquellas trabajadoras de cofia y delantal blanco, de rubias guedejas, las veíamos luego ataviadas señorilmente y del brazo de sus maridos, unos hercúleos muchachos envueltos por el humo de sus pipas, en los paseos, en los bares del muelle ó formando cola en los amplios pórticos del monumental y grandioso museo público.

Desde Norrköping fuimos a Bastkarnas, en el golfo de Botnia, y de allí a Sundwal, pueblecillos perdidos en la inmensidad de los bosques y donde en verano no se pone el sol y allí pudimos admirar la vida sobria, fuerte, sencilla de una raza admirable.

Nuestros recuerdos se esfuman ya y se borran como el humo de las pipas de aquellos muchachotes hercúleos de Norrköping ... y no lo sentimos.

A Suecia hay que verla así, vaga, indecisa, como es, y así deleita y llena el alma. Hoy hemos sentido una satisfacción imponderable al ver a los marinos suecos en nuestras calles con su aire de sencillos, de dignos servidores de una nación próspera.

Tentados estuvimos de acercarnos a ellos y preguntarles en su hermosa lengua nativa: ¿se acuerda usted de Hilda, se acuerda de Esther, aquellas arrogantes muchachas que lavan por las mañana en el risueño río de Norrköping?

34.- Añoranzas

Diario La Atalaya 7 de junio de 1910

La sala del Casino era un remolino mareador y deslumbrante, y ojos hermosos, ojos de ensueño que fulguraban como soles, pasaban veloces, revolviéndose, zig-zageando entre los giros voluptuosos del vals.

Los marinos suecos, cortesanos, ceremoniosos, impecables, con las blancas pecheras relucientes y nítidas, se doblaban en una delicada flexión al devolver los abanicos de las bellas. Éstas, generosas, simpáticas, les hacían el don de sus risas, de sus lindos gestos y charlaban con ellos en alemán, en francés, en inglés. Las frases de amor y de versallesca galantería se ensayaban en tres idiomas diferentes. Los apuestos muchachos, curtidos por la mar, debían sentir el mareo gratisísimo de la satisfacción.

Todo, hasta la música señorial y lánguida, incitaba a los galantes discretos bajo la luz profusa que irradiaba el techo.

Se ensayó un rigodón. Las parejas empezaron a moverse haciéndose reverencias mutuas. La cadena motivó un esplendente zig-zag de seda, una espiral no interrumpida. Aquella cadena del rigodón ¿no habrá servido para encadenar algunas almas?. Al final, en el momento solemne de las despedidas, los galantes escandinavos que iban a hacerse al mar murmuraron sus últimas palabras de cortesía al oído de las lindas amiguitas de unas tarde gratisísima. Algunos escribieron sus nombres en las vitelas de los abanicos, antes de devolverlos. Seguramente que a muchos les habrá dolido levantar el ancla, como si la tuviesen agarrada en el corazón y hubiesen de arrancársela con sus manos.

La salidas del baile formó una procesión de color y de sedas vaporosas y excelsas. Envueltas en sus amplias salidas de teatro, las jóvenes santanderinas formaban un escuadrón de hadas de ensueño, de hermosas mariposuelas multicolores bañadas por la luz de misterio de la luna.

Las despedidas fueron dulces, delicadamente dolorosas, llenas de *sprit* y de distinción. Una linda *inglesita* locuaz y desenvuelta, que hablaba con gentil desembarazo la lengua de Shakespeare, tuvo un delicioso arranque de jovialidad:

“Sweden for ever”, dijo a uno de los oficiales que la hacía *vis*, con voz que parecía un arpegio disperso de la orquesta. El sueco se inclinó y se llevó la mano al corazón. Desde el fondo de él debió elevar una oración a las tierras meridionales donde se cría ese divino jerez que es todo fuego y estas mujercitas con ojos como llamas.

Hoy sobre el mar, contemplando las aguas hondas y azules, recordarán melancólicamente a los ojos también hondos y azules de sus amiguitas de Santander que salieron esta mañana a los balcones de sus casas del muelle a desearles un feliz viaje

35.- El Mar

Diario La Atalaya 20 de diciembre de 1910

El mar es una fuente eterna de optimismo. Los pueblos más resignados y, por lo tanto, los más felices son los que viven a la orilla del mar. La mayor parte de los hervores y de los viejos odios fermentan sobre las tierras áridas intercontinentales, donde la vista no se recrea en la contemplación de las ondas movibles, y donde los cuerpos no hallan el divino halago, la impresión frigorífica y reconfortadora de una chapuzón ó un baño.

No hay gentes más alegres que los marineros. No sabemos qué ráfaga optimista cruza sobre sus vidas trabajadas, que desdobra en un gesto pícaro el rictus trágico de la miseria y la desgracia.

A bordo de todos los buques hay siempre un instrumento filarmónico, unos frascos de ginebra holandesa y corazones, siempre placenteros y siempre propicios a la grata expansión que aventaja penas. El dolor en la tierra firme es siempre torvo, siempre sombrío. Los obreros de las minas y del taller parecen condenados que arrastran una triste y pesada cadena. El de la mar no. Por eso tardan tanto en hacer presa en él las propagandas demoleadoras.

Al final del trabajo, cuando los hijos de las ciudades mediterráneas se alimentan de odios con lecturas nocivas y deprimentes, sobre la soledad callada de los mares, a la luz de la luna, arrulla la marcha silenciosa del bergantín blanco, los acordes de una sinfonía que unos hombres oscuros, cansados, jadeantes, preludian sentados sobre la cordelería de la maniobra.

No hay alegría más estrepitosa que la alegría de los nautas. No hay dinero que valga más que el suyo, ni optimismo de mejor calidad. En los pueblos marítimos, en esos pueblos cosmopolitas donde se juntan y conviven mil tripulaciones, todo es franca-chela, alegría y humor. Un triste grumete bebe champagne a la salud de las mujeres hermosas, como si todo el mundo fuera suyo y como si aquellas libras que despilfarran no fuesen las únicas de su escarcela.

Diríase que el mar hace a los hombres confiados, osados, seguros de si mismos, vigorosos de cuerpo y alma y, por lo tanto, alegres y pacíficos. El mar es a modo de un bíblico Jordán donde se lavan las impurezas del cuerpo y del espíritu.

Observad a las personas cuando salen del baño. Un rayo de satisfacción y de felicidad resplandece sobre sus frentes húmedas. Precísase que el polvo del camino y la sequedad brutal de la tierra caigan de nuevo sobre aquellas faces para que los ceños vuelvan a fruncirse, para que el dolor dibuje otra vez su mueca descarnada y el escepticismo rice una sonrisa irónica y cruel ...

Pero sin duda los pueblos sabios hicieron de los baños una institución. Roma los prodigó con esplendidez de matrona fastuosa. Grecia, Turquía, los viejos califatos, todas las urbes que hicieron vida fácil y cómoda se lustraron con el agua civil de sus termas históricas.

Y es que el agua ha sido siempre, sobre las conciencias y sobre los surcos, la gran germinadora. Hasta cuando se desborda mortífera, trae un bien inmediato. Su sábana inmensa, sus cristales brillantes, inspiran sentimientos grandes y cristalinos. La placidez y la armonía de un mar en calma hace a los hombres buenos y equilibrados, del mismo modos que la estepa forja los caracteres secos y rugosos de los conquistadores y de los guerreros sanguinarios.

Por eso los hombres de las costas suelen ser los apegados a la tradición y a la moral con raigambres hondas. Como más próximos al contagio parecería lo más natural que fuesen los más aptos a la corrupción. Y no es así. Un marinero da la vuelta al planeta, surca todos los mares y vuelve al terruño tan hombre de bien como salió. En cambio, ¡cómo prenden las ideas suicidas en los rebaños del interior, atormentados por la monotonía torva de la llanura!.

Nosotros bendecimos al mar, nosotros declararíamos nacional su rito, y estableceríamos al baño obligatorio. Tenemos en él una fe ciega y lo consideramos como una fuente inagotable de energías y de optimismos. Compadecemos sinceramente a los que no han visto al mar nunca, y compadecemos, más aún, a los que habiéndole visto no sienten una de esas emociones íntimas y filiales que hacen vibrar, dentro del pecho, las siete cuerdas de la viola de amor.

36.- Antonio Cuervas Mons

Diario La Atalaya 20 de junio de 1912

Antonio Cuervas Mons y Díaz de Quijano, es un joven e ilustrado oficial de la marina mercante que presta sus servicios en la Compañía trasatlántica española. Cuervas es oriundo de esta capital en la que tiene familia y numerosas relaciones. Además su entusiasmo por su profesión y su amor al estudio le han dado un sólido prestigio y un merecido renombre entre sus compañeros, siendo actualmente una de las brillantes esperanzas de la marina mercante española.



*Antonio Cuervas Mons.-
Anuario de la aristocracia. 1917 pag. 380*

Entre las obras de que es autor recordamos un Diario de navegación para el estudio de la Meteorología oceánica y en particular de los ciclones, obra que mereció favorables juicios de las eminencias náuticas, entre otras del sabio Willis L. Moore, jefe del *Weather Bureau*, de los Estados Unidos de América, y del director del Observatorio meteorológico, magnético y sísmico de la Habana.

Hizo también este ilustrado oficial un Diario de Navegación, que es uno de los más perfeccionados y completos que se conocen. Y por si esto fuera poco acaba de publicar un nuevo libro, cuya edición que está ya a la venta se agotará rápidamente. Es su título *Las tormentas ciclónico tropicales*.

Antonio Cuervas, que es un gran meteorólogo y un gran oceanógrafo, que ha observado en sus múltiples viajes todos los fenómenos atmosféricos, y que ha estudiado sus causas científicas, deduciendo útiles enseñanzas, trata en esta obra, extensamente, detalladamente todo lo que con tan interesante tema se relaciona.

Se compone la obra de cuatro parte, a saber: *Nociones preliminares, Generalidades, Zonas geográficas, Aplicaciones prácticas y Señales, avisos y radiogramas meteorológicos.*

Contrastando con el estatismo de una gran parte de nuestra juventud sorprende gratamente la actividad que Antonio Cuervas dedica al estudio y a la investigación.

Y tanto más sorprende cuanto que la clase de estudios a que se dedica no permiten la improvisación sino que hacen precisa una laboriosa gestación y un largo acopio de datos, de observaciones y de cifras, todo lo cual supone un trabajo ímprobo y tenaz. Aquellos que hayan navegado podrán apreciar en todo su valor el mérito de los trabajos de este oficial modesto y animoso que honra a la clase.

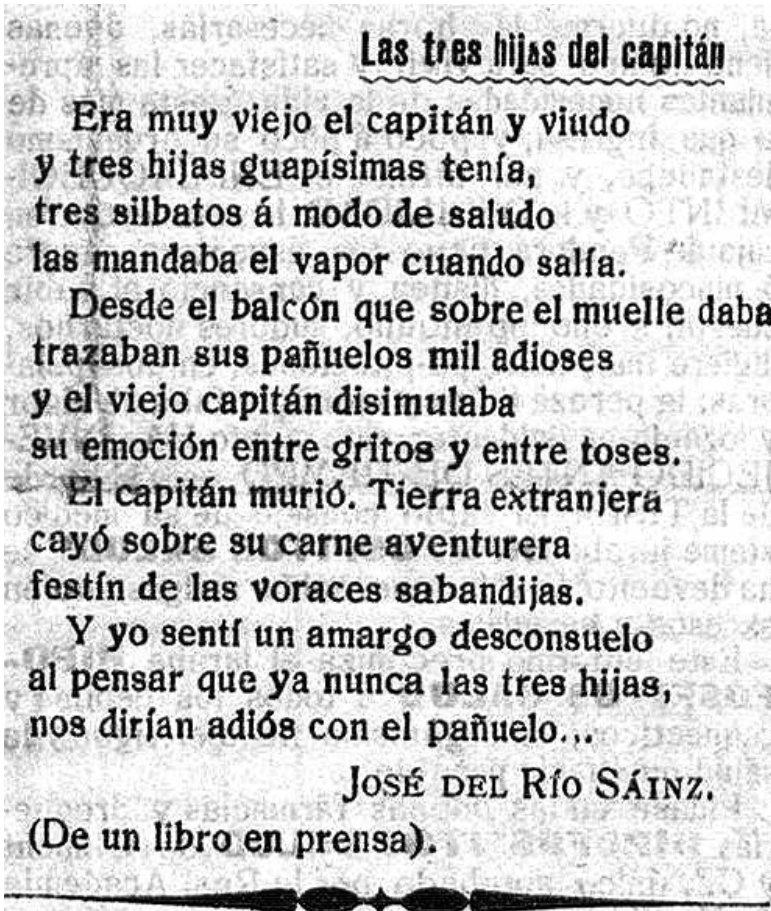
Nosotros al acusar recibo de su última obra le saludamos como una legítima esperanza científica y le exhortamos a que persevere en sus trabajos y en sus estudios que le han de dar seguramente honra y provecho.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

37.- Las tres hijas del capitán

Soneto

Diario La Atalaya 5 de agosto de 1912



Antes que en el libro "Versos del mar y de los viajes" el famoso soneto "Las tres hijas del capitán" se publicó en el Diario La Atalaya de Santander el 5 de agosto 1912.

Sigue

38.- Las tres hijas del capitán

Historia de un soneto

El Correo Español El Pueblo Vasco 21 de junio 1942

“El Adiós a una mina de hierro” JC. Zunzunegui.

Edit. La Gran Enciclopedia Vasca. 1975

José del Río retira la pipa al rinconcillo de la boca y entre el humo de la chupada me dice, entornando los ojos, como si mirase en día de niebla desde el puente del barco

...

– *Yo empecé a hacer mis viajes de piloto en la ría de Bilbao ..., de esto hace ya mucho, allá por el año siete u ocho.*

Estamos sentados en la terraza de un café. En frente, el hotel Capitol corta con su proa de mármoles el agua cachazuda de la tarde.

– *Navegaba en el Sardinero de la Vasco-Cantábrica. Salíamos y rendíamos viaje siempre en Bilbao ... Era un barco muy valiente, lo quería mucho.*

Y los ojos se le quedan parados a través del humo.

– *Yo entonces vacilaba entre la poesía o la mar y acabé haciendo poesía con la mar. Así ya me quedé tranquilo. A mí la mar me gustaba mucho de chico ... y me sigue gustando.*

– ¡Y a quién no, querido poeta!

– *Ahora mismo, si esto fuese un trozo de muelle, qué bien se estaría aquí con la brisa en la cara ... y eso que Madrid .. este cielo ...*

Y saca la pipa de la boca y mira a lo alto.

– *El cielo de Andalucía deslumbra demasiado, éste es suave y fino, un término medio entre el nuestro y el del sur.*

Quedamos un momento en silencio. Luego golpea la pipa contra la mesa.

– *El Capitán era pequeño y muy viejo; de Málaga. Ahora que llevaba muchos años viviendo en Bilbao. Se llamaba D. Félix, D. Félix Estarellas. Estaba viudo desde hacía bastante tiempo.*

Los ojos claros de José del Río se abren aún más como queriendo ensanchar el recuerdo.

– *¡Qué tiempos aquéllos! ... Las hijas muy guapas ... las tres eran guapísimas. Algunas tardes cuando el barco amarraba en Bilbao solían venir a bordo a tomar un poco de té con nosotros ... Eran morenas, de un moreno de oro viejo; altas con ojos tirando a verdes. Creo, aunque no nos lo decíamos, que todos los de la tripulación estábamos enamorados de ellas. Vivían en Deusto, sobre la misma ría. Cuando bajábamos con marea alta casi rozábamos los miradores de su casa.*

El día de la marcha D. Félix solía estar muy triste. En cuanto despegábamos empezaba a carraspear y a escupir. Al pasar frente a la casa, las hijas nos esperaban siempre en el balcón. Pitábamos tres veces y el pobre D. Félix, sobre todo en los últimos viajes, se emocionaba mucho.

A veces les gritaba algo y ellas movían nerviosas las cabezas asintiendo. Agitaban sus pañuelos con voluntad de banderas. En la curva de Elorrieta el viejo, desde popa, les mandaba su último adiós.

A la tripulación nos entristecía aquel momento. Hasta el perro, que ladraba siempre que oía la sirena al pasar delante de la casa, guardaba un comprensivo silencio. D. Félix iba luego entristecido, pero ya en alta mar era otra cosa. Con las ocupaciones de a bordo parecían írsele las penas. Sin embargo, el recuerdo de las tres hijas le visitaba frecuentemente. Cuando faltaba poco para rendir viaje era otro hombre. Los ojillos le chispeaban locuaces y encendía nervioso un pitillo con la colilla de otro mirando sin mirar el horizonte.

– Qué, ¿ya ha comprado los regalos para las hijas?

– Ahí les llevo, ahí les llevo unas cosillas.

Al divisar Serantes, o si entrábamos de noche el resplandor de Altos Hornos, al pobre viejo se le hacía un nudo en el corazón.

Al cruzar delante de casa les enseñaba los regalos y a penas habíamos “largao” el último spring de popa al amarrar, ya estaban las tres en la orilla dispuestas a subir a bordo para abrazarle. A la tripulación nos llenaba de gozo ver el amor que sentían por su padre. ¡Era tan bueno con nosotros D. Félix!

Pero en aquel último viaje no sé porqué me pareció más angustiada la despedida. Hasta la sirena del barco, al pasar delante del balcón, pitó con más quejumbre. Todo en el aire batía funestos presentimientos. Al poco de hacernos a la mar se puso enfermo y se le declaró una pulmonía. Una fiebre altísima le hacía delirar. Con el delirio le subía a los labios toda su niñez. Llamaba a las tres hijas con los diminutivos y piropos más bonitos. Se fue apagando el cuitado. Cuando murió estábamos a la entrada de la desembocadura del Garona.

– ¿Qué será de las tres hijas? Se lamentó el primer oficial, y todos nos hicimos la misma pregunta. Lo dejamos enterrado allí en Burdeos. Telegrafiamos lo ocurrido a la casa armadora y unos días después estábamos en el abra de Bilbao.

Al pasar por Deusto el barco no saludó con los tres pitidos acostumbrados, ni las tres hijas nos recibieron desde el balcón. Únicamente el perro, al cruzar delante de la casa, ladró agoraramente.

Aquella tarde estuvo la hija mayor a bordo a recoger las cosas del padre. Yo había saltado a tierra y no la vi. Lo supe por el primer oficial.

Permanecí un rato en cubierta antes de acostarme y me acordé de ellas, tanto, tanto, que acabé viendo las luces de la orilla a través de lágrimas.

Luego en la cámara, no sé como me puse a escribir y me salió este soneto:

(incluye el texto del mismo)

Lo hice por natural impulso del corazón, sin ánimo de publicarlo, pero Luis Barreda, poeta de Santander y amigo mío, que pasaba temporadas en Madrid se lo recitó a Villaespesa quién lo dio por primera vez en una revista dirigida por él: "Cervantes". Más tarde José Francés publicó en París en "La Revista del América" un artículo hablando de este soneto y otros versos que luego formaron el libro "Versos del mar y de los viajes".

Del libro habló con gran elogio Sánchez Mazas y más adelante reprodujo el soneto "Las Tres hijas" en su novela "Las memorias de Tarín".

Calla y vuelve a encender la pipa.

– Aquella ría de Bilbao con los cafés de Erandio que colgaban retratos de la reina Victoria. Por ellos fui dejando lo mejor de mi juventud. Precisamente la primera novia que tuve fue de su pueblo, de Portugalete.

Ha vuelto a engolfar su pensamiento en humo

– ¿Qué habrá sido de aquellas tres chicas? – suspira.

*"Desde el balcón que sobre el muelle daba
trazaban sus pañuelos mil adioses"*

Nos miramos con un dejo de melancolía ...

Toda la ría de mi infancia se me alborota sobre el corazón.

JUAN ANTONIO DE ZUNZUNEGUI

Sigue

39.- La historia de “Las tres hijas del capitán”

El Correo Español El Pueblo Vasco.- Bilbao 5 de agosto 1948

Con este título, que huele a romanticismo, se hizo famoso hace un cuarto de siglo, poco más o menos, un soneto del poeta marino mercante santanderino José del Río Sainz. Las protagonistas eran de Olaveaga y, por tanto, a los bilbaínos nos hechizó aún más que a nadie esta magistral y breve pieza poética.

Hoy José del Río Sainz nos refiere, con encantadora sencillez, en la página de “Informaciones” que a ese soneto milagroso le debe que su nombre “saliese a tomar el aire fuera del rincón provinciano”. Y luego nos dice:

– ¿Qué vio la gente en ese soneto? Rafael Sánchez Mazas lo glosó en un capítulo de una de sus novelas y Camilo José Cela alude a él en otra de las suyas; Juan Antonio Zunzunegui se creyó en el caso de precisar cual era la casa desde cuyo balcón las tres hijas del capitán despedían a su padre. Federico de Onís incluyó su soneto monumental antología hispanoamericana; Gerardo Diego y César González-Ruano lo dieron también cobijo en las suyas de poetas modernos, y en Santiago de Chile se le ha “medido” en una selección de “los mejores sonetos”, a partir del siglo XVI. Se le ha impreso en las cartulinas y en los objetos más inadecuados, en los menús de un restaurante, en los programas de una sala de cine, en el consultorio femenino de “Blanco y Negro”, en hojas de calendario ... Y hasta hubo un valiente que lo tradujo al vasco y lo dio ritmo de zorrico para cantarlo.

“Las tres hijas del capitán” ganaron, para el libro del que formaban parte, un premio Fastenrath y un “Virgen del Carmen”. Hoy, cuando lo leo en frío, me avergüenza. Tanto que he tratado de quitarle los ripios, y a juicio de José María Cossío, solo he conseguido quitarle gracia.

¿Verdad que es divertida esta historia de “Las tres hijas del Capitán”, en boca de su propio autor?. Claro que José del Río Sainz hace alarde – buen alarde, porque es sincero – de su modestia. Y no estamos conformes, no podemos estarlo con que ese soneto sea “un muestrario de prosaísmos y de ripios”, como él dice, abusando de su innata humildad.

40.- La Poesía de las velas lejanas

Desde la terraza

Diario La Atalaya 26 de agosto de 1913

Desde la terraza donde toca la banda militar unos valeses lánguidos y dulzones, y donde pasea, bulle y charla el mundo elegante, nos gusta, en estas tardes estivales, atisbar y escudriñar los lejanos horizontes marinos, como si estuviéramos de guardia en el Puente de un barco.

Todo lo que nos rodea y nos acompaña nos es indiferente. Las notas sentimentales de la música resbalan en nuestros oídos, sin llegar al corazón lleno del estrépito del mar y de la sinfonía de las olas.. Los vestidos flotantes de las mujeres, el frou frou de la seda, el silabeo de las conversaciones a media voz, los gritos de los hombres no nos interesan ni nos preocupan. En cambio atrae por entero nuestra atención un débil y oscilante penacho de humo que en la lejanía señala el paso de un vapor, ó el perfil geométrico y borroso de la arboladura de un velero que voltejea entre las brumas del último término.

Sobre todo, los veleros ejercen en nosotros una sugestión a nada comparable. Las velas lejanas apenas entrevistas, y que a ratos desaparecen y se hunden como tragadas por el mar, nos hablan de mil cosas, despiertan en nuestros corazones recuerdos y añoranzas, resucitan toda la vieja poesía del mar con sus perfumes penetrantes de brea y galipodio.

Estos buques que cruzan a lo lejos ante la multitud que ríe jubilosa en las playas de moda, salieron hace mucho de unos puertos humildes y han sentido ya sobre la podrida trabazón de sus tablas, el azote de veinte tempestades y el beso de fuego del sol en cien latitudes distintas.

Proceden acaso de América ó de la lejana y misteriosa Asia, y se dirigen a las brumas del Norte, donde unas mujeres tocadas de cofias esperan su llegada de pie sobre los malecones cenicientos.

Todos estos veleros llevan nombres de unas ingenua poesía infantil. Si son españoles se llamarán *Virgen del Carmen* ó *Virgen de África*, – nombres devotos que hablan de la religiosidad de la raza, – ó *Joven Luisita* ó *Bella Valenciana*, nombres íntimos que evocan una familia, un hogar ó un país. Si son extranjeros los nombres pueden ser *Los dos amigos*, *Estrella Boreal*, *La verde Irlanda*. ¡Nada de nombres pomposos de emperadores, de guerreros, de metrópolis, ni de nombres abstractos ó científicos que nada dicen ni al corazón ni a los sentidos ...! Esos nombres se dejan para los vapores, para los grandes paquebotes, para los colosos de los mares. Y los poetas que siempre tienen predilección por los humildes, por los sencillos, leen lo mismo que en

los renglones cortos de un poema en las cuadernas de la arboladura del *Joven Emilio* y permanecen impasibles y desdeñosos entre las bocanadas de humo del *Majestic*. Desde la terraza avizoramos una, dos, tres, cuatro velas lejanas que se pierden entre las pardas brumas de la tarde. A bordo de esos buques un marinero despedirá al sol plañendo con un acordeón unos aires de la patria distante. Varias de esas velas no llegarán a puerto, y al cabo de un año de ausencia figurarán en la lista de desaparecidos del *Bureau Veritas*. Y los oficiales de guardia, fijando en la costa española sus prismáticos, señalarán a Santander, difuminado, borrado entre las nubes ... Pero no imaginarán que desde la terraza elegante, donde el gran mundo bulle, un humilde cronista piensa en ellos y en sus madres y novias que, tocadas con unas cofias blancas, aguardan su regreso en unos puertos grises y silenciosos.

PICK

41.- De mis recuerdos

El príncipe Jenaro

Diario La Atalaya 15 de julio de 1914

El que esto escribe sirvió en la corbeta de guerra *Nautilus* a las órdenes del príncipe Jenaro, hoy nuestro ilustre huésped. Fue esto en el año 1905, cuando el hermoso velero español llevaba a cabo un largo viaje trasatlántico. Allí tuvimos el honor de conocer a fondo al magnánimo príncipe y de apreciar las relevantes dotes de carácter que le granjean la admiración y el cariño de todos los que le tratan ó sirven a sus órdenes. En aquel viaje la oficialidad de la *Nautilus* se componía de lo más granado de la marina española. Todos eran apellidos ilustres. Allí estaba don Joaquín Concas, hijo del célebre marino que repitió la hazaña de Colón, atravesando el Atlántico en una carabela. A este nombre se sumaban el de don Guillermo Cincúnegui, cuyo padre el almirante Cincúnegui, era comandante general entonces del departamento de Ferrol; el de don Guillermo Díaz, hijo del general de infantería de Marina Díaz del Río, ayudante del Rey, y otros de las principales familias españolas.

Con ellos hacía el príncipe vida común, como uno de tantos, siendo el más humilde de todos, el más modesto, el primero en el trabajo y el último en los momentos de exhibición brillante y de agasajos.

Recordamos aún su entrada en el *sloop* cuando este aparejado ya se disponía a levar anclas. Solo faltaba a bordo él. Cuando el centinela del portalón vio acercarse una embarcación y dio la voz reglamentaria: ¡ah del bote!, el patrón de éste respondió: – Su alteza real.

Entonces levantó el infante su recio busto y con acento sincero advirtió:

– ¡Nada de infante! ¡Bote de oficiales! Y entró a bordo sin honores y sin homenaje alguno.

El comandante, un marino de ásperos bigotes(1)..... al instante a comer en su compañía en atención a su elevado rango. Pero Su Alteza dijo que prefería hacer vida diaria con sus compañeros de profesión, y con ellos comía en la *camareta*, cautivando a todos con su caballerosidad y fino e ingenioso trato.

Cuando estaba de guardia sabía compaginar el cumplimiento de la ordenanza con una piadosa benevolencia a los de abajo. La marinería le adoraba y se disputaba el honor de hacer guardia en su *cuarto*.

Era, y debe seguir siendo, un cazador formidable. Tenía una magnífica escopeta regalo de Reyes, con la que andaba todo el día sobre cubierta disparando sobre las ballenas que se cruzaban en la derrota. Metió muchas balas en las pesadas moles de estos cetáceos.

Los Pilotos y alumnos de Náutica que íbamos en el buque le debemos gratitud eterna. Por él conseguimos atenciones que el régimen severo del barco de guerra hacía difíciles. Uno de aquellos Pilotos, el que estaba con él en trato más directo, salió de la *Nautilus* para ingresar en la Compañía Trasatlántica, de la que es hoy uno de los oficiales más brillantes. Se llama Pedro Ferrer Anadón, es zaragozano, y al visitarnos recientemente en esta ciudad, volvió a repetirnos la noble letanía de su gratitud al príncipe que entona a diario.

Alto, fornido, de facciones augustas, dejaba don Jenaro tras de sus pasos una estela de gallardía y de romanticismo. Recordamos a las ricas y orgullosas criollas de Río de Janeiro que salían a los miradores de sus *fagendas*, curiosas y sugestionadas, cuando pasaba el príncipe risueño y marcial entre un corro de camaradas:

– ¡Ahí va el príncipe de España! – decían, y en sus rostros encendía el sol de los Andes, llamaradas de novelería.

Este es el infante que hoy se encuentra en Santander en el séquito de su primo augusto. Su misma sencillez y su bondad ponen más de relieve la gloria de su estirpe. Se adivina la Flor de Lis que sobre el corazón lleva grabada a fuego. Cuando le abruma a uno con un rasgo magnánimo las manos se crispan requiriendo un fusil, para cuadrarse y presentarle armas. Es el único saludo digno de su corazón y de su sangre.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

(1) *Ilegible en el original.*

42.- La lucha en el abismo

Glosario de la guerra

Diario La Atalaya 17 de octubre 1914

En el pavoroso conflicto actual intervinieron por vez primera en la historia de las guerras dos nuevos factores: los aeroplanos y los submarinos. Es decir que además de la lucha en tierra firme, se sostienen ya luchas en el aire y en el abismo. Cualquiera de estos dos aspectos de la guerra es interesantísimo; pero sobre todo la guerra en las profundidades marinas, en los antros desconocidos, entre las tinieblas impenetrables, ejerce tal sugestión sobre los espíritus predispuestos al misterio que en ella fijan la atención preferentemente.

Mucho valor se necesita para elevarse en el espacio sobre el débil sustentáculo de dos alas de lona. Pero más, mucho más hace falta para descender hasta el abismo, encerrado en un tubo metálico, estrecho y negro como un ataúd, y deslizarse bajo la inmensa capa líquida, a menudo losa funeral de los que bajo ella se aventuran.

A la vista tenemos un relato patético de un tripulante de un submarino. Salió de operaciones con motivo de la actual guerra y el narrador relata sus impresiones durante la travesía trágica bajo el tempestuoso mar del Norte. La respiración fatigosa y agobiante, la opresión de pecho, la angustia lacerante del cuerpo y del espíritu y luego el no poder hablar, el no poder entenderse, la sensación del abismo, de saber que el mar gravita sobre la cabeza. ¡Abrumador!.

La tripulación, para elevar su ánimo, hace uso del piano. Uno de los tripulantes ejecuta una sonatina, que nadie oye, porque el ruido monstruoso del motor apaga todos los demás sonidos. Pero, sin embargo, presentes los compases en el gesto del ejecutante, en el ritmo de sus brazos, en la cadencia de sus movimientos de cabeza, y le corean. Aquel concierto, bajo las aguas, no oído por nadie, pero sentido por unos valientes, tiene la grandeza de un *Parsifal*, dirigido por el propio Wagner.

Luego llega el momento verdaderamente patético del relato, el encuentro con una escuadra enemiga. Los enormes cruceros se balanceaban como monstruos marinos, en la verde superficie, ajenos al peligro que les amenazaba. Era la primera vez que el minúsculo tubo iba a sostener un duelo a muerte con las enormes moles.

Todos los tripulantes sienten correr por sus venas el escalofrío de los grandes momentos. Como una gran merced piden al comandante que les deje, por última vez subir a ver la luz.

– Uno por uno – sigue diciendo el interesante narrador – nos acercamos al periscopio y vimos los cruceros, vimos la superficie oceánicamente, vimos el cielo, el sol, las nubes, todo lo que casi seguro, iba a borrarse para nuestros ojos ...

¡Qué maravillosa debe parecer la creación en estos momentos en que el corazón late con aceleramiento trágico! ¡Cuan bella es la luz solar que hiere nuestras frentes, y nos hace entornar los párpados! ¡Momentos fugaces, rápidos, veloces en los que se vive una vida entera de sensaciones y de anhelos!

¡La guerra en el abismo! El genio destructor de los hombres no ha podido inventar nada tan terrible para producir el escalofrío, para dar la sensación del horror, El aviador cae de las nubes y se estrella; su muerte es instantánea y nos estremece. Pero no es comparable a la agonía espantosa y trágica de aquellos tripulantes del sumergible japonés enterrados en vida, en el mar Amarillo, que vieron venir la muerte paso a paso, minuto a minuto y tuvieron tiempo de escribir sus testamentos, de trazar tiernas despedidas a las familias y de redactar sus impresiones póstumas hasta el mismo momento que les faltó su aliento vital.

Un tratadista, un técnico, disertaría luminosamente sobre la importancia de esta nueva arma aplicada a las guerras modernas. Incapaces para entrar en este terreno, nos limitamos a consignar la impresión objetiva y personalísima que nos produce este nuevo modo de pelear.

Un submarino que se sumerge nos hace el efecto de una audaz expedición que sale a explorar el misterio de unas vidas que caen en lo desconocido. Una impresión parecida a la que sentirían los que despidieron a Cristóbal Colón, pensando no volverle a ver.

PICK

43.- El hundimiento del Alfonso XIII

Navío vencido

Diario La Atalaya 10 de febrero 1915

Continúa la gente desfilando por el muelle ante el casco volcado del que en vida fue glorioso trasatlántico Alfonso XIII. Parece una triste peregrinación de un pueblo ante la tumba de algo para él precioso. Llegan los espectadores, se colocan a lo largo del entarimado de los muelles y allí se detienen conmovidos y mudos, como ante todo gran dolor. Y es que el Alfonso XIII era para los santanderinos algo habitual y sonaba en nuestros oídos con dejos familiares.

¡El Cristina y el Trece!

Estos dos barcos eran como la suma y síntesis de nuestra vida naval. Ellos desde hace muchos años, entraban y salían en nuestro puerto admirando a las gentes con la gallardía de los perfiles de sus cascos, con su arboladura graciosa y esbelta, con su conjunto airoso que no reconocía entonces rival.

Muchos miles de montañeses han sentido el culto a estos dos barcos gemelos; muchos miles han ido y retornado de América en sus cámaras hospitalarias, que tenían para nosotros el encanto de las habitaciones familiares, cuyo recuerdo no se borra.

En veinte pueblos de la provincia se exclamará hoy al leer la noticia del sensible accidente que ha privado, ojalá sea momentáneamente, a la marina española de uno de los mejores de sus buques:

– *¡Pobre Alfonso XIII. En él volví yo de Cuba la última vez!*

Y la voz del indiano será temblona y balbuciente al pronunciar estas palabras.

El Alfonso XIII fue en unión de su gemelo el Cristina una escuela y un semillero de marinos ilustres. Sobre su cubierta navegaron los Casqueros, los Jaureguizar, los Iglesias y tantos otros de ilustre memoria. Ahora ya había envejecido algo en su forma, pero conservaba sus líneas suaves; sus curvas de una gracia y un encanto supremo, sus excelentes condiciones marineras que le hacían arrostrar impávido los ciclones más fuertes.

Fondeado en el puerto, y contrastado con los grandes paquebotes de las compañías extranjeras, parecía un cisne rodeado de gansos.

¡Ah, estos barcos de estilo antiguo, dotados verdaderamente de alma femenina y de alientos de coloso! ¡Con qué pena se los ve desaparecer borrados por los nuevos patrones todo prosa, todo vulgaridad!

Nos explicamos el dolor que sienten los buenos santanderinos ante el hundido casco del Trece. Es como si hubiera perdido a un antiguo camarada que nos veía todos los



*Vapor correo Alfonso XIII.
Postal de M.N. Circa 1910*



*Vapor correo Alfonso XIII volcado y semihundido en la bahía de Santander.
Colección García Echegoyen*

meses desde hace muchos años, y que siempre nos traía una buena nueva de allende las olas, en sus entrañas de coloso.

El buque que nos era familiar, que nos era querido, yace sobre un lecho de arena bajo las aguas de la bahía que tantas veces hendió.

Y la gente del pueblo, que no se resigna a su pérdida, siquiera momentánea, exclama contemplando sus restos informes:

– ¡Miá que perderse el Alfonso! ¡Y de esta manera!

44.- Una noche trágica

Páginas vividas

Diario La Atalaya 22 de febrero 1915

Eran los tiempos de nuestro rudo aprendizaje náutico, aprendizaje que había que realizar compartiendo el trabajo duro de los marineros, y robando, para el estudio, al descanso y al sueño una parte de las horas francas.

La guardia angustiosa y terrible tocaba a su fin. Los minutos que faltaban para el relevo nos parecían siglos. Con las manos amoratadas, agarrotadas por el frío, asíamos la rueda del timón insensibles al rugido del huracán, a la acaricia húmeda del agua del mar y del agua del cielo. De pronto oímos al primer oficial que decía:

– ¡Las doce! ¡Pica!

El hombre de retén se deslizó hacia proa, y momentos después en la soledad del mar sonaban graves y solemnes cuatro campanadas: ¡Las doce!. La guardia entrante subía a relevarnos. Adormilados todavía, malhumorados, inquietos rostros de aquellos hombres eran como la imagen del cansancio. Los dos oficiales, el que entraba y el que salía de guardia cambiaron breves frases sobre el Puente:

– A la capa ¿sabes?. Si se ve la *chata* avisas al capitán. Adiós.

El timonel de relevo se acercó a nosotros. Al entregarle la rueda le advertimos:

– Aguántale mucho a estribor. El barco se va sólo. Y bajamos del Puente con el oficial, contentos por que íbamos a dormir.

Pero ¿quién dormía en aquella noche endiablada?. Los balances eran atroces. Mas de una vez estuvimos a punto de ser despedidos de nuestra litera. Afuera los objetos que los maretazos destrincaban, formaban al chocar contra los mamparos una algarabía formidable. Un barril de aceite iba de un lado a otro como una piedra de catapulta, como un ariete. Debíó desfondarse en uno de esos choques o debíó irse al mar porque no le volvimos a oír. La mar batía las amuras con el ruido seco de un martillo y el rugido del viento llegaba a nosotros fúnebre, solemne como una estrofa de *réquiem*.

Cien veces intentamos pegar los ojos y cien veces tuvimos que desistir de nuestro empeño. Tratamos de encender la lámpara y nos fue imposible. Un libro, una pesada *cosmografía* despedida por los balances había caído sobre la pantalla y el tubo haciéndolos añicos. El petróleo se vaciaba fuera.

D e repente un rumor, sordo, confuso, voces que el viento no dejaba llegar a nosotros, sino mutiladas e ininteligibles. Rodar de nuevos objetos destrincados, batir de agua en las cajas de la cubierta. Nos dimos cuenta de que el buque caía a sotavento arrastrado por el turbión. De un salto estuvimos de pie. Al abrir la puerta, lo primero que vimos fue al contra maestre mesándose, con la diestra rugosa, la blanca perilla, vistiendo el sudeste, casco guerrero de los hijos del mar, enhiesto sobre las dos altas

botas que subían hasta su rodilla y que le sustentaban como dos bases seculares. Parecía uno de esos cromos holandeses que se han popularizado en anuncios y en calendarios.

– ¡Sin timón estamos! – dijo al vernos –, ¡Buena noche se prepara, pues!. En su voz serena, no se reflejaba ni desaliento ni temor: únicamente disgusto por haber sido sacado del *petate* en lo mejor del sueño. Tras él cruzamos la caja de proa.

Había que agazaparse tras las brazolas de las escotillas, subirse sobre las maquinillas de cubierta, aprovechar los momentos fugaces entre ola y ola, para no ser envuelto por las líquidas avalanchas. Cuando llegamos al Puente, ya todos los tripulantes en pie se disponían a empezar la dura brega.

¡Y qué brega ésta! Había que trabajar en la caja de popa que barría el mar de banda a banda sacudiéndonos, arrastrándonos, magullándonos contra los hierros de cubierta. El frío ya no lo sentimos. Con el agua hasta la cintura, bajo la inclemencia de la lluvia, abofeteados por el viento, ¿quién siente el frío? Además en nuestros pechos ardía la hoguera de la ansiedad. Era preciso trincar aquella cadena del timón rota como si fuese débil hilo, para salvarnos. Si no el barco atravesado al furioso huracán no podría resistir media hora. Esto estaba en la conciencia de todos, y sin necesidad de excitaciones, todos sentíamos centuplicarse nuestras fuerzas. Nadie desmayaba en aquella faena brutal, temeraria, terrible.

La obscuridad era espantosa. Los que no habéis padecido estas noches trágicas en el mar, no tenéis noción de lo que son tinieblas. Se trabajaba a tientas, a ciegas. El segundo oficial, un muchachote vizcaíno, todo fuerza y todo vigor, alumbraba con una linterna sorda. Pero la luz de la linterna no llegaba a nadie.

De pronto entre las sombras, allá muy lejos rasgó el velo de la noche una luz, luego otra. Dos luces de tope. Era un vapor grande, un *paqueboat* sin duda que corría el temporal vencido por el mar como nosotros.

El capitán, un viejo andaluz asmático y mal humorado, pero bravo como Juan Sebastián el Cano, le atalayó desde el Puente con sus gemelos. ¿Qué vio? Llamó apresuradamente a los oficiales y estos abandonando la maniobra subieron al Puente. Todos nos quedamos absortos, confusos. Algo grave ocurría, más grave que nuestra situación:

– ¡Aquel barco se va a pique! ¡Pide socorro! – dijo alguien, que bajaba del Puente, y su voz fue algo más frío, más helado que la misma agua en que nos debatíamos. Quedamos como petrificados mirando hacia el mar. Nuestras manos se apartaron de la labor. Una angustia horrenda nos oprimía. Olvidados de nuestro propio riesgo solo pensamos en el del *otro barco*. ¿Cuanto duró nuestro ensimismamiento?:

Allí no se contaba por horas. Solo recordamos que la voz del contra maestre, jovial y alentadora resonó como un fustazo en nuestros oídos. Aquel heroico viejo nos decía: – ¡Vamos allá muchachos! ¡Estas son cosas de la mar! ¡El que no quiera que no se embarque!.

45.- El hundimiento del Lusitania

Diario La Atalaya 10 de mayo de 1915

El hundimiento del *Lusitania* es un nuevo episodio trágico de esta tremenda guerra sin cuartel. No hay nada seguro ni bajo el mar ni sobre las nubes. El odio vuela ó se sumerge. Ni se pide ni se da cuartel.

Ahí están los comandantes de esos torpederos alemanes hundidos en el mar del Norte que hacen fuego sobre sus marinos, para impedir que caigan vivos en manos de Inglaterra, y se levantan, con la última bala, la tapa de los sesos ...

PICK

46.- Los baños flotantes

Prosas sentimentales

Diario La Atalaya 25 de junio de 1915

Ya están atracados al muelle los venerables baños flotantes, los mismos que conocíamos cuando niños, con el mismo aspecto, con el mismo color, con la misma fisonomía, apacible, plácida y burguesa.

Este es el mayor encanto de estos baños. No hay en ellos ni el bullicio rumoroso de las olas que rompen en la playa, ni la deslumbrante claridad del cielo abierto. En vez de la grandiosa perspectiva del mar sin límites, hay los cuartos de baño confidenciales e íntimos como alcobas.



*Santander Baños flotantes.
Tarjeta Postal Ed. Casa Fuertes 1905.*

El agua de estos baños es de un azul profundo. A través de su plumiza superficie se transparentan los rayos de luz de la rejilla del fondo. Falta el público curioso y frívolo de las playas que piropea a las bañistas guapas, que se ríe del miedo de los bañistas del interior, que admira la bravura de los nadadores. Todo es recogimiento, placidez y

suavidad, en el régimen celular de estos baños en que nos zambullimos alegremente cuando chicos.

Todos los veranos vienen estos baños aproximadamente en la misma época y atracan al mismo sitio, tendiendo su vieja pasarela a los muelles. ¡Esa pasarela que han cruzado varias generaciones y que ha asistido indiferente, inmóvil, al desenvolvimiento y a la transformación de Santander!.

El público de los baños flotantes es siempre el mismo. El cura del poblachón de Castilla, que huye del estruendo y de la algazara del Sardinero; las mujeres tristes, cuyos vestidos negros son pregoneros de un dolor. Estos baños son con relación a los del mar lo que la alameda de Oviedo ó el paseo del Alta con relación al boulevard. Sus aguas tranquilas parecen las aguas del Leteo. Dan la paz y el olvido a los que van a ellas a esconder su pesar, como si lo escondieran debajo de tierra y muy hondo.

Ya nos hemos acostumbrado a ver todos los veranos la chata y ancha mole, y si un año dejara de venir, sentiríamos un pesar parecido al que produce la desaparición de un viejo conocido.

Antes los baños flotantes eran dos; uno ha faltado ya a la cita estival. Y parece que el viejo casco, que aún nos resta, lo vemos hoy hosco y apesadumbrado como si llorara la muerte de su hermano. Es además algo típico y algo privativo de Santander. Es nuestras andanzas por el mundo no hemos visto nada semejante. Algunas veces en los puertos ingleses el casco de un viejo navío desarbolado, levantando su ancha panza sobre el agua verdosa nos ha hecho pensar en los baños flotantes de Santander. No era lo mismo. Era un casco destinado a depósito flotante de mercancías; era un asilo naval. Baños de esta clase no hemos visto ninguno, ni hemos oído hablar de ellos nunca.

Piscinas celulares llenas de encanto y de fragancia. Sus espejos, saben de imágenes de bellas que nuestros ojos pecadores ya no pueden ver. Quizás alguno de esos espejos, ha reconocido en la bañista, joven y fragante que se arregla el húmedo pelo, a la hija, a la nieta, de aquella otra bañista, joven también, que hace muchos años, cuando en el muelle no había jardines, iba todas las mañanitas claras a sumergirse en el agua íntima y familiar.

Suena el Sardinero en estruendosos reclamos, y de los burgueses baños flotantes no se dice nada. Por eso nos son simpáticos también. Sin embargo, tienen una corte de amigos leales y consecuentes. Todos los años viene el mismo párroco del mismo pueblo de Castilla, y siempre a la misma hora cruza sobre la vacilante y trémula pasarela colgante.

Hay algo de fervor, de sentimentalismo, de idealidad en esta preferencia, conservada como culto inextinto a través de los años y de las evoluciones de los pueblos.

47.- En el palco espléndido del muelle

Diario La Atalaya 13 de agosto de 1915

Ayer fue una tarde luminosa y feliz. Ni una nube en el cielo, ni un solo pesimismo en el alma. Nosotros vimos a las gentes humildes y andrajosas, que probablemente no habrían comido, y se reían borrachas de sol y de luz, esa divina borrachera que descubrió el modernismo literario de Mallarmé.

Fue tarde de regatas y tarde de vuelos. Su Majestad el Rey y SS.AA. los infantes, se confundieron con el grupo alegre de los balandristas y maniobraron sobre las aguas tersas del puerto, poniendo la nota brava de su intrepidez sobre la policromía del tapiz.

El muelle era igual que un palco encantado. Ante su borde se alinearon las familias burguesas para gozar ávidas del espectáculo. Allí estaban las niñas pálidas y enfermas – pobres flores de estufa – que sienten colorear sus mejillas y volver la ilusión a sus almas, cuando el sol quema como ayer. A su lado, los pollos decían agudezas, ese manido y resabido repertorio de agudezas de los estudiantes de latín que no envejece nunca y que pasa de generación a generación como los libros de texto.

Y, tal cual viejo marinero, que mostraba su sotabarba blanca y su gesto de asombro ante el cuadro deslumbrante de la bahía, que él conoció mansa y callada, allá cuando la *Numancia* era un *superdreadnongh* y don Isaac Peral disputaba bravamente el cetro de popularidad a Lagartijo y a Frascuelo.

Sobre el abigarrado conjunto volaba Pombo. Nunca le vimos ni tan audaz, ni tan dueño de sí, ni tan artista. Ayer comprendimos que la aviación – conjunto mecánico de hierros y tablas grasientas y aceitosas – puede ser arte también. Se necesita para ello un alma que comunique a la materia su inspiración y que la haga adquirir la ligereza y la gracia ingrátida de la línea espiral.

Pombo hacía bajar su aparato hasta tocar las serenas aguas. Era un pájaro enorme que bajaba a beber. Salpicaba la espuma hasta el sillín del aviador y enseguida da un salto majestuoso – salto de cóndor – y trepaba por la atmósfera como por una escalinata real, y alcanzaba las serenas alturas, desde las que se borran los contornos y la humanidad aparece pequeña y borrosa. Fueron vuelos de emoción; vuelos de estética en los que el aviador cuidaba de la línea con el mismo amor de un dibujante, de un escultor. Nosotros hubiéramos querido que la atmósfera hubiese sido ayer una página tersa, para que los vuelos la hubiese rayado y hubiese quedado allí el trazo geométrico, lleno de seguridad y bizarría.

Y abajo en el agua los balandros voltejaban los blancos balandros de alta arboladura como cisnes con el cuello erguido. Y las lanchillas y las gasolineras y los vaporcitos lle-

nos de muchachas guapas, vestidas de tonos claros y chillones; esas muchachas del interior que se entregan al mar con la fe de novicias que toman el velo y que guardan avaras en su retina, el matiz azul del agua profunda, para endulzar con él la aridez de la estepa en el tedio de los meses de invierno. Tarde feliz y tarde optimista.

Nosotros vimos sonreír a los miserables que no habrían comido probablemente. Y es que no es solo el hambre material lo que hay que aplacar. Hay otra hambre más fiera, que tira más crueles dentelladas.

Es el hambre de luz de los condenados a la sombra y cuyas almas trágicas no ha besado nunca la boca mimosa de la frivolidad.

PICK

48.- El buque náufrago

Recuerdos de anteaer

Diario La Atalaya 22 de agosto de 1915

En ese vapor *Peña Castillo* que acaba de hundirse junto a la peña sombría de Wolf Rock, hicimos nosotros parte de nuestro aprendizaje náutico, cuando soñábamos con surcar, en una carabela fantástica, la redondez del mundo, para traer como trofeo en nuestra retina un rayo de cada uno de los soles que alumbran en cada distinta latitud.

Al mirar para atrás en esta evocación sentimental sentimos la infinita melancolía del tiempo. A nuestras espaldas yacen los despojos de una vida muerta que nunca más volverá a revivir.

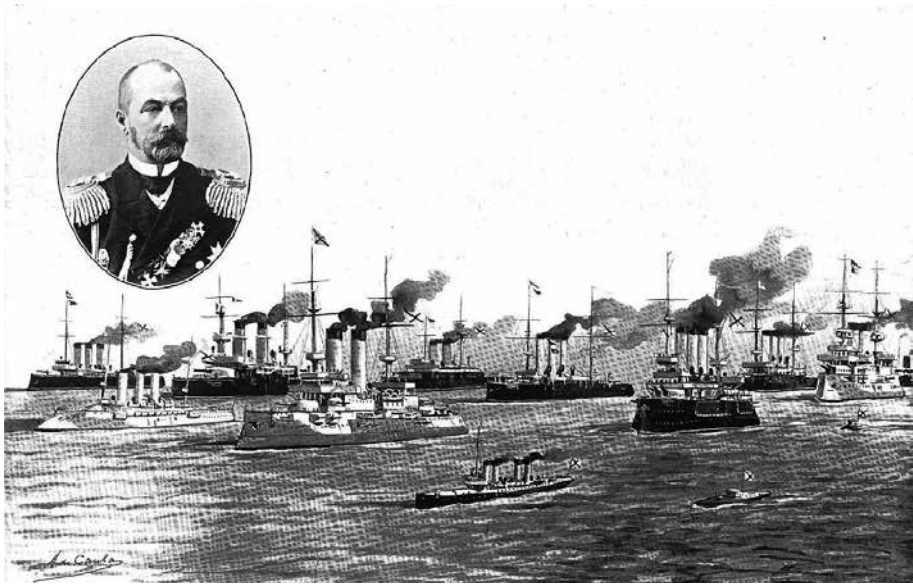
De todos los vapores en que navegamos solo quedaba en pie este querido *Peña Castillo*, cuya pérdida supimos ayer. El viejo *Sardinero*, el *Pedrosa*, el trágico *San Salvador*, todos llenos de ilusiones nuestras y de jirones de nuestra juventud, hace tiempo que dormían en el fondo cenagoso del mar. Ahora ha desaparecido el *Peña Castillo* y parece que es una vida briosa y perfumada la que se hunde con él.

Era un verano – ¡cuán distante ya! – cuando salimos en viaje al Báltico a bordo de este *Peña*. En Blyth, un puertecillo inglés del Norte de Escocia, habíamos cargado carbón para Stettin, el gran puerto alemán de la orilla del Oder, donde se alzan los inmensos arsenales de la Vulcan. De Stettin debíamos ir en lastre a Viborg, cerca de Petrogrado, y de allí, con madera a través del canal de Kiel, regresar a España.

Era entonces el tiempo de la guerra ruso-japonesa, y coincidió nuestra salida de Blyth con la salida de la famosa escuadra del Báltico, mandada por Rodjestwensky, para los mares de la China.

La primera noche que nos cogió en el mar entre Escocia y el Sund, vimos en el horizonte unos cohetes policromos que rayaban las sombras fantásticamente. Subió al Puente el capitán y ordenó arribar hacia las luces misteriosas. Bien podían ser señales de socorro. Pero no lo eran. Conforme nos acercamos vimos encenderse el cielo en rojas llamaradas. Era una cortina de contratorpedos de alta mar que venía precediendo al grueso de la escuadra rusa en marcha al sacrificio. Por sus chatas chimeneas salían, con el humo, rojas lenguas de fuego. Disparadas por el tiro de las calderas apedreaban el cielo estrellado, carbones encendidos. Y desde unos buques a otros se cambiaban señales pirotécnicas comunicándose las últimas órdenes.

Horas después, aquellos barcos al pasar frente al cercano puerto de Hull, deshacían a cañonazos a una flotilla pescadora inglesa, suceso que tuvo una honda repercusión en todo el mundo.



La escuadra rusa del Báltico y su comandante general el almirante Rozhéstvenski.

La Ilustración Española y Americana. 8 de noviembre 1904

Los marinos rusos creían que en los puertos del litoral inglés acechaban su paso rápidos torpederos japoneses. Nosotros les habíamos visto con nuestros ojos en la boca del Tyne y en el estuario profundo del Támesis.

Al alborar el siguiente día cruzamos con nuevas unidades de la escuadra. Buques hospitales, buques talleres y toda la inmensa impedimenta de estos grandes convoyes marítimos. Al cruzar cambiamos saludos con las banderas. Las aspas de San Andrés se rindieron galantes ante el gualdo y rojo de la enseña española. ¡Cuán triste nos pareció aquél saludo en la mañana nubosa y fría, preñada de presentimientos!. En las moles grises de aquellos buques se leía su triste destino. Parecía que los empujaba el viento de la fatalidad hacia un sacrificio sin esperanza. Y al quitarnos la gorra ante su paso, parecía que saludábamos a un entierro. ¡Cuán lejano todo eso está ya!. La imagen de Stettin se fijó en nosotros como la imagen fotográfica en la plancha metálica del fotograbado. Quizás por la impresión de aquella primera visión de Alemania somos hoy germanófilos. Todo respiraba allí fuerza y poderío. Todo cantaba un himno al progreso y al trabajo fecundo. Esta impresión se robusteció al regreso, cuando cruzamos el grandioso puerto de Kiel y por el canal de su nombre, la obra que será el mejor florón de Guillermo II, salimos al mar libre a través del estuario del Elba. Entonces compusimos el himno a Alemania, que incluimos después en el tomo de *Versos del Mar y de los Viajes*. Su primera estrofa fue escrita en un café del muelle, ante la línea de los acorazados anclados a pocos pasos de nosotros:

*¡Rubia Alemania, muestras tu grandeza,
con el gesto magnífico y triunfante
conque levanta un vaso de cerveza
en un brindis de amor, un estudiante!*

¿Quién pensaba entonces en la guerra? ¿Quién podía adivinar la tremenda conflagración presente?.

Al retorno de aquél viaje, ¡años felices de aventuras, ensueños y emoción!, embarcamos en un buque velero para hacer un largo viaje trasatlántico. En la boca de Río de Janeiro el práctico nos entregó unos periódicos portugueses. Allí venía la noticia del desastre naval de Tsushima. Aquellos tristes héroes que habíamos visto en las costas de Escocia meses antes, no existían ya. Y el recuerdo de la alborada brumosa y fría del encuentro no se ha separado desde entonces de nuestra imaginación.

Todos estos recuerdos estaban unidos a las planchas de hierro del *Castillo* y se han ido con ellas a la mar.

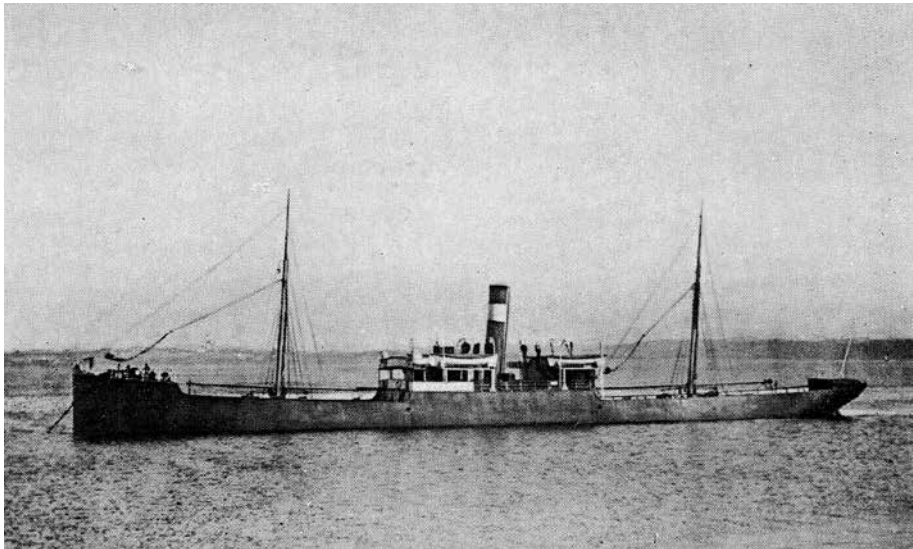
JOSÉ DEL RÍO SAINZ

49.- Lo del “Peña Castillo”

Para don Roberto Castrovido

Diario La Atalaya 12 de septiembre 1915

Aún no ha terminado lo del *Peña Castillo*. Aún parece que hay elementos que, cerrando sus ojos a la razón, tratan de explotar con fines políticos los cadáveres de las pobres víctimas, como antes explotaron el cadáver Ferrer. Primero fue Ramiro de Maeztu, que con un desconocimiento del asunto, propio del hombre que escribe cosas de mar sin salir de un confortable gabinete de trabajo a cubierto de las nieblas y de las borrascas, insistía temerariamente en afirmar que el buque santanderino fue torpedeado, afirmación que no se atrevió a hacer la prensa inglesa; no obstante del interés natural en ella, de aportar argumentos para su causa.



*Vapor Peña Castillo de la Compañía Santanderina de Navegación.-
Del libro La Marina Cantabra III*

Ayer es *El País* que dedica a este asunto un editorial, insistiendo en los argumentos del señor Maeztu y haciendo suyos otros más deleznable de un señor García Rueda, que escribe desde la Luna, sin haber oído a uno solo de los supervivientes y sin tener ni una idea remota del lugar en que se desarrolló la tragedia.

Bien sabe Dios que nos duele esta ligereza del diario republicano. Su director Castrovido nos merece la más alta estima como prestigio intelectual y como hombre honrado incapaz de faltar a la verdad a sabiendas. Pero su ligereza en este caso es tanto más indisciplinable dada la gravedad del asunto y las consecuencias que puede acarrear.

A nosotros no nos ciega la pasión. Escribimos en un periódico neutral y por encima de nuestras afecciones particulares ponemos a nuestro amor a España y a los intereses de su marina, en la que servimos como alumnos de Náutica primero, como humildes marineros luego y como oficiales de cubierta después. De influir en nosotros alguna pasión, sería pasión por la causa de la víctimas, amigos nuestros muy queridos y compañeros de estudios y viajes.

Dice el editorial de *El País* que más verosímil que la versión de los supervivientes, entre los que se encuentra el oficial de guardia, es que un submarino alemán repitiera con el modesto barco español el procedimiento empleado con el magnífico trasatlántico *Lusitania*. Esta afirmación del órgano republicano haría reír a la gente de mar, si no se tratase de una cosa tan triste.

En primer lugar, el *Lusitania* era un barco a que andaba 30 millas, mientras el *Peña Castillo* solo andaba 10 como máximo. Al trasatlántico de la *Cunard* era imposible torpedearle más que sin aviso, porque una vez avisado escaparía de seguro o embestiría al submarino sin darle tiempo a defenderse. Este no es el caso del *Peña Castillo* ni de ninguno de los barcos de su andar que han sido destruidos, no torpedeados, después de examinada su documentación y de puesta la gente en los botes.

Si esto lo hacen los alemanes con los ingleses, ¿cómo no lo iban a hacer con los españoles, a los que en el transcurso de la guerra han guardado toda clase de deferencias, como lo pueden probar los tripulantes del *Peña Angustina*?. Además los tripulantes del *Lusitania* vieron perfectamente al submarino y vieron el rastro del torpedo antes de que éste hiciera explosión. Los del *Peña Castillo*, en cambio, *no vieron nada*.

¡Ah, pero la explicación nos la da enseguida el articulista!

– *Cuando ocurrió la catástrofe – dice – estaba desnudándose para acostarse el capitán, y cuanto a los tres supervivientes, uno nada podía ver, otro es un jovencuelo y el otro, el segundo de a bordo acababa de tomar el mando del barco.*

En siete líneas no pueden ir más inexactitudes. El capitán no se estaba desnudando porque se había acostado vestido en el sofá del cuarto de derrota, y el segundo de a bordo, el primer oficial, no acababa de tomar el mando porque la explosión ocurrió a las dos y media de la madrugada y él había entrado de guardia a las doce. Llevaba pues, dos horas y media en el Puente. A su lado tenía al timonel con la vista fija a proa. Luego eran cuatro ojos los que escudriñaban el horizonte.

– No solo el rastro de un torpedo – nos decía el señor Bengoa – sino el de un *tolino* podía verse perfectamente en aquella noche clara y tranquila. Nadie vio nada.

Además, aún el caso que supone *El País* de que el señor Bengoa se hubiese hecho cargo de la guardia momentos antes de la explosión, ninguna ocasión mejor para

que la vigilancia fuese eficaz. Porque el oficial saliente le indica al entrante todas las novedades, y en aquellos momentos se hace una detenida inspección de horizontes para saber a qué atenerse

– *Nadie ha reflexionado – agrega el articulista – que por el frecuentado sitio en qué ocurrió el siniestro no ha habido nunca minas.*

Eso se lo puede decir el autor del artículo al capitán del *Peña Angustina*, don Mauricio García, que en aquellos mismos días se encontró con minas sueltas en aquellas aguas, según declaró al llegar a Santander. Además, todos los barcos que van destruidos por las minas (que son unas docenas) lo fueron en sitios señalados como libres. Porque a los campos de minas tienen los barcos buen cuidado de no acercarse. Las que les destruyen son las minas que se lleva a la deriva la corriente. Y en ese litoral hay bastantes campos. ¿no ha de haberlos? Y no solo en el canal del Norte, sino en la boca del Clyde y mucho más abajo.

Hace otra insinuación el colega, que no puede pasar sin la protesta de todas las gentes sensatas. Se dice que todo el interés de autoridades, de navegantes y de marinos ha estado en explicar este naufragio de modo distinto, a una agresión. Es decir, que insinúa que hay interés en falsificar la verdad conscientemente.

Comentando este exabrupto nos decía ayer el señor Bengoa:

– De tener algún interés sería el de atribuir la desgracia a un submarino. Así se podría esperar que nos indemnizasen, y se pondría fin a una navegación que encierra tan notorios peligros. En Santander, donde todos nos conocemos, no hay quién me suponga capaz de mentir ante los cadáveres de 23 compañeros míos.

Se extraña *El País* de que en la Comandancia de Marina no hayan declarado separadamente los tres naufragos. ¡Por los clavos de Cristo! Para escribir de lo que no se entiende hay que documentarse al menos.

Los naufragos declararon ante las autoridades inglesas de Manchester, allí competentes, porque el hecho ocurrió en aguas inglesas. Y declararon ante el cónsul de España. Y de ninguna de estas declaraciones dedujeron, esas dignas autoridades, nada que se parezca a lo que *El País* supone.

Y ahora de usted a nosotros, maestro Castrovido. Se dirige usted a uno que fue marino y ahora es humilde periodista, ¿Verdad, que su hidalga conciencia no está conforme con que se traten tan a la ligera asuntos tan graves?.

Eso estaría bien en cualquier libelo; pero no en *El País*, dirigido por usted.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

50.- Fin del expediente del Peña Castillo

Diario La Atalaya 4 de noviembre 1915

El Gobierno ha dado por concluso el expediente incoado con motivo del hundimiento del vapor *Peña Castillo*. De las indagaciones hechas, no resulta que dicho barco fuese objeto de un ataque deliberado. No ha podido probarse que ningún submarino le acometiera.

No hay que decir que nosotros celebramos este resultado. Siempre es mejor suponer que nuestros paisanos y amigos murieron víctimas de un accidente fortuito, a la certeza de una culpabilidad. No somos, como esos otros, más germanófilos ó más francófilos que españoles que se pasan la vida deseando que los aliados pasen por las armas a un compatriota nuestro, ó que los submarinos hundan al *León XIII*, solo por darse el gusto de poder decir en el café a sus contrincantes:

– ¿Vé usted lo que hacen esos cochinos de franceses?.

O bien:

– ¡Ya ya lo decía yo! ¡Esos bárbaros de alemanes ...!

Aunque parezca mentira, hay muchos españoles de esta clase. Cuando un distinguido joven santanderino estuvo preso en Francia, había muchas excelentes personas que aguardaban, con la ansiedad conque se espera el premio gordo, la noticia de que habría sido fusilado. ¡Menudo argumento iban a arrojar como una bomba, sobre la tertulia aliadófila haciendo como que se indignaban. ¡Era un *casus belli*, si señor!

Y del mismo modo cuando se supo la noticia del hundimiento del *Peña Castillo* hubo quién se alegró. Un señor, García Rueda, lo declaró cínicamente en un periódico. ¡Eran 23 víctimas que podían emplearse como armas contra los partidarios de Alemania!

Así somos y así procedemos. Y luego nos causará mucha extrañeza que en el extranjero no nos concedan importancia.

PICK

51.- Escoras peligrosas con salitre en las chimeneas

Diario La Atalaya 5 de noviembre de 1915

Cada barco que llega a puerto, en los meses de invierno, viene envuelto en una pátina de drama y de leyenda. Nosotros sabemos algo de las épicas navegaciones en estos meses rigurosos. Cuando los barcos entran en puerto vienen tumbados en una escora peligrosa. Traen salitre en el negro de las chimeneas. Los bien enterados dicen desde los muelles:

– ¡Mira, hasta ahí han llegado las olas!

La mayor parte de la gente no concede importancia a estas travesías por mares sembrados de peligros. Los navegantes tampoco. Un día entran en puerto con las cubiertas barridas por las olas; sin botes, porque el mar los arrancó de cuajo de sus trincas, como un gladiador maltratado y herido en la pelea. Los periodistas se enteran y acuden a obtener detalles.

Los primeros asombrados son los de a bordo. Aquello no ha sido nada, lo de todos los inviernos. A nadie le importa. Y cuando al otro día los periodistas describen el temporal en melodramáticos tonos, *la gente* reunida en cubierta, en torno de uno que lee el periódico, comenta el relato con francas carcajadas:

– ¡Estos periodistas! ¡Cuidado que aumentan las cosas!

Nosotros, cuando vemos entrar y salir, durante uno de estos meses, un barco, uno de esos barcos vulgares y anónimos que viven y mueren sin la resonancia de los brillantes trasatlánticos, nos acordamos de las noches terribles del mar del Norte; de los días tempestuosos *proa a la mar*; de todos los sinsabores de esos episodios sombríos, que a fuerza de repetirse constantemente llegan a tener la vulgaridad de las cosas diarias.

Cada barco que en estos meses atraca en los muelles, supone un esfuerzo enorme de energía y de voluntad, capaz de galvanizar una raza. Un esfuerzo que se desarrolla en silencio, ahogado constantemente por el bramido ingente del mar.

52.- Nombres duros y exóticos

Diario La Atalaya 17 de noviembre de 1915

Leyendo los partes de la guerra, en especial los partes de los Almirantazgos, parece que volvemos a vivir una vida ya muerta. A menudo nos hallamos con nombres exóticos que en un tiempo nos fueron familiares y a los que están unidos áureos episodios de nuestra juventud y adolescencia.

Por esos mares plomizos, negros, azulados, en que ahora se pasea la muerte vencedora, fuimos nosotros, mecidos por las olas, como en una góndola encantada. Ya habíamos olvidado un poco los nombres duros; erizados de consonantes y tocados de nieblas y de bruma. Beachy Head, Wolf Rock, East Goodwin, South Foreland, Cap Arkona, Sttetin, Kiel, Skagen Rat, Helsingfors. Ahora vuelven a delinarse sus contornos empenachados por el humo de la tragedia.

Asociamos los hechos actuales, llenos de resonancia mundial, a los hechos antiguos, ignorados de todos y que solo para nosotros tuvieron interés.

Leemos en un periódico la noticia: *Ayer fue bombardeado tal puerto por la escuadra tal*. Y pensamos: ¿qué será de aquella linda tabaquera, que nos vendía los habanos y las cerillas en la tienda de los docks, y que nos daba de propina una linda sonrisa, que hacía sentir a nuestro corazón de niño, un orgullo de hombre?

Las noticias de las grandes catástrofes náuticas sobre las aguas conocidas nos llenan de emoción. La rocas del Lizard, la vieja punta del pescador, Dungenes, las Scilly, los teatros de las audacias de los submarinos, hablan al alma con la voz de viejos conocidos, que quizás ya nunca volveremos a ver. Vemos las torres cónicas de los faros, blancas, nítidas o cuadrículadas, en blanco y negro, como tableros de ajedrez, recorriéndose en el cielo gris. Y asistimos con la imaginación a las escenas de muerte y de crueldad que aumentan el horror de aquella naturaleza brava.

Pensamos en todos los viejos conocidos con quienes tomamos un día un poco de whisky, que nos acompañaron protectores en nuestras correrías nocturnas a través de la ciudad hostil. Aquel dependiente del consignatario, aquel patrón de remolcador, que cuando los borrachos se quedaban mirándonos recelosos y murmuraban despectivos ¡Es un español!, se engallaban fieros y parecían decir con la mirada:

– ¡Sí es español! ¡Pero yo voy con él!. ¿Cuántos de ellos habrán pagado ya su tributo a la muerte en la lucha horrenda?

Cuando leemos revistas extranjeras, buscamos preferentemente las páginas dedicadas al *Roll of honour*. Allí están los retratos de los que van cayendo por la Patria. A veces nos parece recordar alguna cara conocida. Probablemente será una ilusión, pero la duda nos atormenta durante algún tiempo.

Y pensamos durante la noche, antes de que el sueño nos venza:

– Ese Jack Simpson, del *London Scottish*, debe ser aquel muchacho, alto, rubio, que fue con nosotros en Cardiff al Empire ... Y por si acaso fuera rezamos por él.

PICK

53.- La borrachera más sana

Diario La Atalaya 24 de noviembre de 1915

¡Los viejos marineros borrachos!. Frente a nuestra Redacción han pasado unos cuantos muchachos ingleses, llevando bajo unas bimbas inverosímiles un pelo escandaloso de puro rubio. Sus caras aniñadas se reflejan en todas las lunas de los escaparates de la calle, con una alegría ingenua y franca. Sus piernas hacen unas eses inverosímiles. Sus carcajadas repercuten en el fondo oscuro de la calle como un estallido. Manotean y accionan con la pesadez de movimientos de los muñecos del guigñol. No hay borrachera más sana que la borrachera de estos marinos. Durante un largo viaje han alimentado, como un ensueño, el presentimiento de estos días de alcohol. Muchas singladura de la vida fatigosa del mar – vida de trabajo y de tedio – han ido forjando en ellos el ansia incontenible de la intemperancia. Golpean el suelo con sus gruesos zapatones como el convaleciente que se complace en jugar un miembro que atenazó la atrofia. Gritan y experimentan un placer infantil en oír el eco de sus gritos resbalando en la bóveda de silencio de la calle. Son ingenuos y brutales como los hombres primitivos. Parece que acaban de salir de una caverna, y se conducen con esa libertad inconsciente con que se conduciría un hotentote ignorante de todo lo que significan y valen los reglamentos de la sociedad. Son las bestias sueltas después de un prolongado encierro en la jaula.

Nosotros comprendemos y justificamos todos sus desmanes. La rudeza de su oficio lo exige así. No concebimos la navegación sin unos marineros que se emborrachen al llegar a puerto. Una tripulación correcta y pacata de un buque se nos antoja una cosa abominable. La borrachera en estos hombres no significa perversión como en los habituales del vicio. Significa culto a la Tradición. Probablemente, los compañeros de Colón, en el descubrimiento, serían unos odres. Pascual, el contraamaestre de *Marina* es todo un símbolo.

Los ingleses, estos que pasan frente a nuestra Redacción entonan sus himnos, el *it is a long way to Tipperary*. Y el viento frío de la noche parece traernos en sus alar el eco de los coros que otros marinos españoles entonan a estas horas en las callejas de los puertos ingleses:

*¡A beber y a apurar
las copas de licor!*

¿Qué sello especial distingue a las muchachas que tienen sus novios en Ultramar? Lo cierto es que esas muchachas tienen un *cachet* especial. No miran como miran las otras. Diríase que se sienten viudas sin serlo, y abandonadas no estándolo. Hay en ellas una mezcla de sumisión y de altivez. Se sienten a un mismo tiempo libres y

encadenadas por el destino. Llegarán a la vicaria sin haber pasado por el idilio. Un día llegará un sobre de valores declarados, se casarán por poder – horrible caricatura de las bodas – y después se perderán de vista.

Llegarán a mujeres sin haber sido niñas. No habrán reñido con su novio ni una sola vez, ¡una cosa horrible!. Conocerán todas las desventajas del noviazgo sin haber gozado una sola de sus alegrías. Por eso en sus miradas hay como un profundo desaliento. Por eso hay en ellas algo indefinible que las diferencia de sus hermanas, de sus amigas, de las que hablan con el novio a la salida de la novena.

Nosotros admiramos a esos hombres que se quedan dormidos en el teatro, mientras el primer actor aspira pretenciosamente a tener a todo el auditorio pendiente de sus gestos. Dormirse en tales casos, supone una fiera independencia de espíritu. Es un modo de opinar como otro cualquiera, solo que mucho más valiente. Un ronquido así equivale a una convicción.

Siquiera estos hombres son sinceros. Hay otros que se duermen por dentro, y que sin embargo aplauden, sonríen y hasta se permiten hacer gestos de aprobación ó desaprobación.

Los primeros despertarán tarde ó temprano, pero despiertan; los segundos no despiertan nunca.

PICK

54.- Aspectos

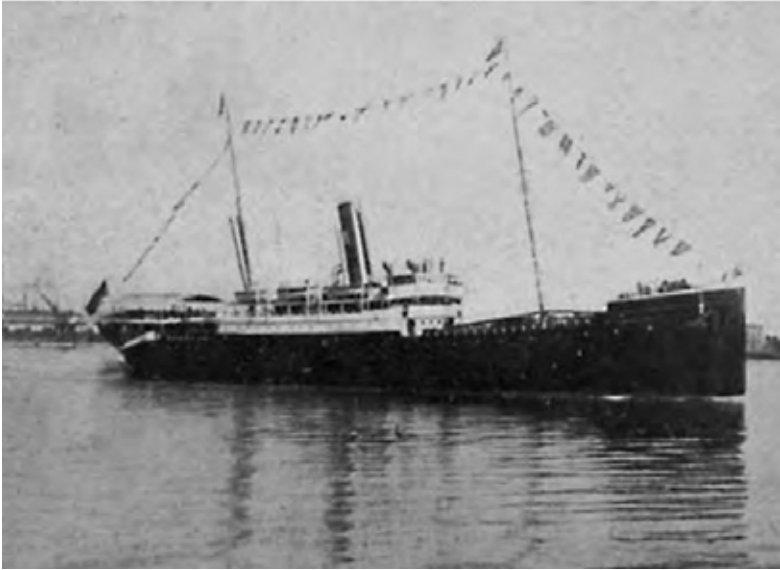
Diario La Atalaya 3 de enero de 1916

Un nuevo nombre que agregar al martirologio de nuestra marina mercante. En torno de esas rocas abruptas y siniestras en que se agazapa el leopardo inglés, un barco español, con todos sus tripulantes – 42 personas – ha desaparecido. Ese barco se llamaba *Mariano Benlliure* y lo tripulaban unos hombres risueños y alegres que el sol de Levante había enseñado a reír.

Dicen los telegramas que en Valencia, sede del buque náufrago y patria de las víctimas, la noticia ha producido consternación. Nos lo explicamos. Aquí, en estas duras costas del Norte, donde estamos habituados a la repetición periódica de desgracias semejantes, la consternación no hubiera sido acaso tanto. Todos los inviernos, inexorablemente, los marinos cántabros, los que ven el mar desde sus casas de Bayona a Bayona, pagan a la muerte un tributo trágico. Un año un vapor bilbaíno, otro año un vapor de Santander, otro un vapor asturiano y van cayendo racimos de vidas generosas, de juventudes inmoladas, sin que las desgracias tengan repercusión, porque los que las sufren las consideran cosa ordinaria y natural.

Todos los cabos y las peñas ingleses, todos los bajos y todas las puntas evocan en la memoria de los que de la mar viven el recuerdo de una catástrofe. Puede decirse que el litoral inglés está rodeado de un triple cinturón de osamentas de nuestros marinos. Allí, en las rocas calcáreas de Dungeness, descansan desmenuzados por las olas los restos del *Enero*. El *Enero* era un barco gallardo y airoso que desafiaba, valientemente, los riesgos del mar. Y en Dungeness cayó, en un invierno tenebroso, desapareciendo con todas las vidas que a bordo llevaba y que el mar guardó avaro sin devolver una partícula. Recordamos este siniestro porque fuimos testigos de él. Hacíamos la misma navegación que el barco naufragado. Su capitán, Delgado, había cenado en nuestro barco antes de hacerse a la mar, en el puerto de Huelva. Cuando nosotros llegamos a Inglaterra, nos dijeron que el *Enero* había naufragado dos días antes. Y bajo la impresión de aquel drama escribimos, a la vista de Dungeness, los versos que titulamos *Las peñas del naufragio*:

*Todos suben a verlas; en la borda
toda la dotación dobla los codos;
se oye el rumor de la resaca sorda
que en nuestras almas, temeroso zumba
¡mientras pensamos, en silencio , todos
en qué mares tendremos nuestra tumba!*



*Vapor Mariano Benlliure.-
Archivo García Echegoyen*

Después del *Enero*, el *Peña Castillo*, el *San Salvador*, el *Astillero*, el *Camargo*, el *Sardínero*, el *Paulina* toda una flota que nos era familiar y querida, y en la que habíamos puesto jirones de ilusión y ansias de lucha.

Todos los inviernos se paga la deuda terrible. Ese mar del Norte, ese mar de Irlanda, son mares de maldición y de embrujamiento. Como una pesadilla recordamos sus cielos lívidos y negruzcos, sus costas áridas, escarpadas, inhóspitas; las torres cónicas de sus faros asomando entre el gris del cielo más como índices amenazadores que cual brazos amigos. Y hasta el viento ronco y helado al arrullar quejumbroso el sueño de las peñas parece llevar en sus alas ayes de ahogados y de agonizantes.

Los periódicos ingleses hablan de que ha soplado sobre aquellas costas una *storm gale*, una terrible borrasca, y que restos de buques perdidos empiezan a salir a las playas. Entre esos restos estarán los de los naufragos del *Benlliure*, esos pobres muchachos levantinos para quienes las sombras del cielo de Inglaterra fueron como un anticipo y un presentimiento de las sombras eternas.

Es dolorosa y trágica la agonía de ese vapor. Todas las agonías lo son, pero ésta más. Minuto a minuto vieron a la muerte acercarse, helándoles el rostro con su aliento de tumba. Y tuvieron los naufragos el supremo desconuelo de comunicar su agonía a los que no podían socorrerles, por medio de la telegrafía sin hilos:

Llevamos tantos pies de agua en la bodega; vamos a toda máquina hacia la isla -decía un radiograma.

Seguimos con las escotillas inundadas. Ya vemos la luz de la torre – añadía el último.

Y luego nada. Aquella luz fatídica del faro de Scilly alumbró su muerte como esos blandones que se encienden en las capillas de los ajusticiados.

Es fácil por esos radiogramas reconstruir el desarrollo de la tragedia. El *Mariano Benlliure*, sorprendido por la *storm gale* de que hablan los periódicos de Londres, luchó bravamente con el mar. Los golpes de éste, de cuya furia no tienen noción los que no han navegado, desfondarían las escotillas. La hipótesis de que tocase en un bajo es inadmisibile. La tripulación lucharía para remediar la avería, – ¡oh esas luchas sin esperanza entre las sombras de la noche, a la luz mortecina de un farol! – y con espanto y con horror verían como el barco se iba llenando lentamente de agua, como un cubo puesto bajo un grifo, y como se hundía pulgada a pulgada ...

Pintores de las tintas negras, cantores de las tragedias del vicio, de la degeneración ¡¡Aquí tenéis un asunto de una grandeza Homérica, para llevar el horror a las almas, sin necesidad de bajar hasta el fango!!.

Vaya la pincelada final que es como un aguafuerte de Goya, ó mejor como un capítulo brutal y descarnado de un libro de Zola:

El capitán deja ocho hijos y la mujer encinta.

PICK

55.- Los pataches desaparecen

Diario La Atalaya 30 de enero de 1916

Cada vez van escaseando más los pataches en nuestros muelles. La especie tiende a desaparecer con todo lo que significa para la vida de este pueblo.

Nosotros nos atreveríamos a pedir al Real Club de Regatas que adquiriese un patache y que lo conservase cuidadosamente, como Rioja conserva la osamenta de una ballena en su Estación de Biología.

Porque cuando solo haya en nuestros muelles paquebotes de cuatro chimeneas, la contemplación del patache antiguo, permitiría a las nuevas generaciones medir de una ojeada todo el camino recorrido y revivir la epopeya de los viejos mareantes a cuyo esfuerzo se lo debemos todo.

PICK

56.- La crisis del puerto

Diario La Atalaya 11 de febrero de 1916

Hay una sección importantísima en los diarios locales, en la que apenas paran los lectores su atención. Nos referimos al movimiento marítimo. Esa sección viene a ser como un termómetro de la vida del pueblo. Pese a todas las nuevas orientaciones, Santander fue, en los tiempos antiguos y es, en los modernos, una población esencialmente marítima y comercial.

Del aumento de su tráfico marítimo, del movimiento de sus muelles, dependerá la riqueza y el crecimiento de la población. Por eso, desde hace muchos meses buscamos todos los días ansiosamente en los periódicos su sección marítima, ese termómetro de nuestra actividad. Y de su examen sacamos todos los días un nuevo dolor.

La columna mercurial, reflejada en las líneas reporteriles, hace mucho tiempo que marca bajo cero. Desde el comienzo de la malhadada guerra europea el movimiento del puerto ha descendido de un modo aterrador. Se ha llegado a la paralización casi absoluta. Y esto significa en el orden de relación y de vecindad una palabra fatídica y terrible: hambre.

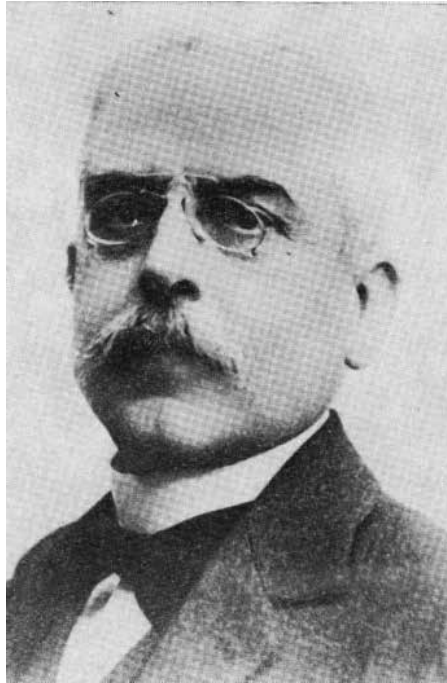
Coged al azar un periódico y buscad los nombres de los barcos entrados y salidos: *María Gertrudis, María del Carmen, Marcela*. Entre todos no llegan a 2.000 toneladas de desplazamiento. Y así un día y otro, con una monotonía desesperante.

Hay días en que no ha entrado en Santander un solo barco, y otros en que no solo no han entrado, sino que tampoco ha salido. Aquellos tiempos en que alegraban la bahía veinte y hasta treinta barcos esperando turno para cargar, parecen ahora cosa de ilusión. La guerra hirió de muerte a la exportación de mineral, que era la principal fuente de riqueza; disminuyó el tráfico trasatlántico; redujo las importaciones de maderas, de carbón y de carga general.

Sobre la machina de Maura, la grúa titán enmohece inactiva, pasando meses enteros sin funcionar. Es una gran pena ver el brazo gigantesco inmóvil, con su cuádruple cadena, colgando en el espacio como una enorme lágrima negra. Y todo está igual. Los braceros que antes ganaban jornales de cinco y seis pesetas, hoy llenan los comedores de la cocina económica, acogiéndose a los bonos de la caridad. No hay exageración en la pintura de este cuadro.

Pero el mal no está en lo que ya ha sucedido, sino en lo que puede suceder. Porque la crisis, lejos de aminorarse, se agudiza cada día que pasa. Ved sino los datos que ha recogido este modesto reporter sobre la paralización creciente de nuestro puerto.

Hablando con el señor Grinda.- Los ingresos de la Junta del Puerto.- Descenso alarmante.



*Jesus Grinda Forner.-
Ingeniero Director de la JO. del Puerto de Santander entre los años 1894 y 1917.- Archivo AP Santander*

Estamos frente a don Jesús Grinda, ese bondadoso caballero, ingeniero jefe de la Junta de Obras del Puerto de Santander. El señor Grinda tiene ante su mesa unos papeles en que hay muchos números. Y en esos números, según luego sabemos, está encerrada la triste verdad inquietadora.

El señor Grinda, contestando a nuestras preguntas, nos dice:

– La situación es grave. Desde que empezó la guerra europea, la recaudación del organismo a que pertenezco va en baja. Este año último, la baja ha representado la considerable suma de 300.000 pesetas. Además se cierne una amenaza sobre la subvención de pesetas 400.000, que el Estado concede a nuestro puerto. Es necesario que esa subvención sea mantenida, ó restablecida la de 500.000 pesetas que disfrutamos anteriormente ...

Nosotros aventuramos una pregunta sobre las consecuencias que podría acarrear el mal resultado de las gestiones. Y el señor Grinda replica con tristeza:

– A causa de la baja de la recaudación la situación es ya inquietante. Había que reducir los gastos de la Junta desde luego. Y ya se ha empezado a aplicar el remedio. Pudiera ser que hubiera que parar los trabajos y en este caso quedarían sin colocación cientos de obreros. ¡Calcule usted qué conflicto!.

El señor Grinda a Madrid

– Yo he conferenciado hoy con el gobernador señor Gullón – nos dice el señor Grinda – exponiéndole la gravedad de la situación, y mañana saldré para Madrid para conferenciar con el ministro.

En efecto, en el rápido de hoy saldrá para Madrid el señor Grinda dispuesto a agotar todos los medios en defensa de nuestros intereses.

Las cifras aterradoras

El señor Grinda pone a nuestra disposición los papeles cubiertos de cifras que hemos visto sobre su mesa. Son datos estadísticos del movimiento del puerto en los últimos años. Copiamos:

En el año 1913 se exportaron 911.897 toneladas de mineral. Al año siguiente la exportación bajó a 691.836 toneladas. Y el último, 1915, quedó reducida a 368.438.

El número total de toneladas en los último años fue:

Año 1913.....	1.345.645
Año 1914.....	1.146.576
Año 1915.....	749.009

La enorme baja salta a la vista. La elocuencia de las cifras ahorra todos los comentarios.

La recaudación en pesetas fue la siguiente por el impuesto de transportes:

Año 1913.....	526.624,45
Año 1914.....	450.180,08
Año 1915.....	327.575,18

Como se ve por las cifras anteriores, ha bajado la recaudación anual por el impuesto de transportes, 200.000 pesetas, desde el primer año de la guerra, y por otros conceptos ha sufrido la Junta de Obras del Puerto otra baja de unas 100.000 pesetas.

Y nada más. Nos parece que con lo expuesto será suficiente para llevar el ánimo de todos al convencimiento del peligro. Hay que tomar enérgicas resoluciones antes de que el mal se haga irremediable.

Las gestiones que en Madrid haga el señor Grinda, deben ser secundadas por todo el pueblo. Va en ello la propia vida.

57.- Los nombres de los barcos

Diario La Atalaya 17 de febrero de 1916

Desde que a los barcos de guerra se les ha empezado a designar con números, la lucha naval ha perdido uno de sus principales encantos. Las andanzas del torpedero número 20, del sumergible E34, del cañonero 143, no nos pueden interesar. ¡Cuánto más heroico, cuánto más evocador, cuánto más humano eran aquellos viejos nombres de los navíos de Gravina!.

El *Santísima Trinidad*, el *Real Carlos*, el *Vengador*, el *Bucentaure*, tenían ya en sus nombres la rotundidad y la sonoridad de la epopeya.

¡A Homero quisiéramos ver nosotros cantando las glorias del U17 ó del E23! ¡Estos números en un poema heroico deben tener igual sonido absurdo que una fórmula algebraica en un madrigal de amor!.

PICK

58.- Las muchachas de Middlesbrough

Al margen de la guerra

Diario La Atalaya 6 de abril de 1916

Middlesbrough on Tees es uno de los puertos del mundo más visitados por los marinos españoles. Situado sobre el río Tees, como su nombre inglés indica, a varios kilómetros de la costa, alza al cielo los cientos de chimeneas de sus altos hornos, los más importantes de Europa. Desde el mar, a varias millas se ve de noche el resplandor de aquellas inmensas fogatas que cubren una vasta área del cielo.

Nosotros estuvimos allí muchas veces en nuestros años mozos. Conservamos la impresión de aquellas aguas del río, negras, fangosas, de aquellas riberas desoladas que parecen el telón de fondo del Canto del Infierno, en la obra de Dante. Aquellas cordilleras que siguen el curso del río, todo cenizas, llamas sobre las cuales serpeñean los largos trenes cargados de escorias encendidas como fantásticas serpientes de fuego infernal.

Tenemos aún en la retina la visión de ese pueblo, todo él hecho a base de sus fundiciones de mineral de hierro. Ciudad negra en que la escoria sustituye a la blanca piedra del mediodía en las edificaciones y hasta en el pavimento. Y nos acordamos sobre todo de sus blancas muchachas, figulinas de marfil y nácar que salpican el fondo tenebroso del cuadro como perlas que tiemblan en la garganta de ébano de una negra del Senegal.

Al leer en los periódicos que Middlesbrough ha sido bombardeado por los zeppelines, hemos sentido en el pecho un punzante dolor. ¿Acaso alguna de aquellas muchachitas blancas, rubias, frágiles, que hasta el estrépito de nuestra voz parecía que iba a quebrar, yacerá a estas horas despedazada en uno de los fríos depósitos de muertos?.

Este temor es algo pueril, un poco fantástico. ¡Ay, han pasado tantos años, desde que nosotros, con nuestros gruesos zapatones marinos, irrumpíamos en los salones de baile de la inmensa Babel siderúrgica! ¿Cuántas sobrevivirán ya de las misses de cabellos rubios que aprendían en sus coloquios galantes con nosotros a hablar el español?.

Y pensamos con una honda, con una amarga y suprema melancolía que hay algo más terrible que las bombas que arrojan los pájaros de la muerte desde el seno preñado de las nubes. Los años inexorables y justicieros son mucho más mortales. Probablemente esas bombas que ahora han caído no habrán cortado ningún ritmo de vals a nuestras lindas amiguitas, como hubiera sucedido años antes. El sordo fragor de la metralla las habrá sorprendido llorosas, rezando por el marido ausente, en los

frentes de la guerra, con un fruto de amor en los brazos. Quizás alguna de aquellas cabezas rubias haya empezado a blanquear prematura. Por las arrugas de nuestra frente adivinamos las tuyas y este recuerdo nos hace sangrar.

¡Oh, aquella casa de Snow Road, el camino nevado, donde vivían unas gentiles compatriotas nuestras – Elena la malagueña, hija de inglés y de española, con la que hablamos tantas veces de toros y de España! ¡Oh, aquella casa encantada, alegrada tantas veces por el acordeón de los marineros españoles! ¿Será una de las que han sido destruidas por el fuego infernal? Lector, puedes creer que escribimos emocionados. Por la paz de la Redacción han pasado, evocados por la sequedad de los partes oficiales, las figuras gráciles de las muchachas de Middlesbrough. Y unas lágrimas han caído de nuestros ojos.

PICK

59.- Las reliquias de la tragedias

Restos gloriosos

Diario La Atalaya 3 de mayo de 1916

Hace pocos días ha arribado a España un barco cargado de huesos. Eran huesos humanos y huesos españoles. Liquidadas las cuentas del desastre, quedaban esos huesos como un depósito sagrado, en la tierra hostil y adversaria de Norte América. Perteneían a los marinos de aquella escuadra de Cervera, que tanto nos hizo soñar primero, y tanto nos hizo llorar después. Largos años durmieron olvidados sin que nadie parara mientes en ellos. Bajo los cipreses del cementerio yanqui eran un motivo de curiosidad para los paseantes y *touristas*. Los guardianes del cementerio mostrarían esos huesos, orgullosos porque ellos les recordaban su victoria y hazaña. Eran el recuerdo de 1898, glorioso para ellos, infausto y lacerante como un cáncer para nosotros. ¡Tristeza infinita la de los huesos de soldados abandonados en tierra extraña!. Nosotros hemos sentido esa melancolía del abandono ante las tumbas de los ingleses enterrados en San Sebastián. No sabemos por qué aquellas tumbas, cavadas a la orilla del mar, bañadas por la luz, batidas por el aire, nos parecían más tristes y más trágicas que cualesquiera otras tumbas. Comprendemos la amargura infinita de esos pobres huesos españoles que durante dieciocho años han tenido que dormir en la tierra altiva y vencedora.

Pero ya están entre nosotros, para todos los siglos. ¡Cuántos de los que les vieron partir, cuando eran la armazón de unas vidas robustas, habrán asistido a su regreso?. Las madres que les infundieron el ser, seguramente que no. Son muchos años los pasados para que las pobres viejecitas hayan podido convivir con el dolor. Acaso alguna novia de corazón romántico, como las novias de las novelas por entregas, alguna de aquellas novias que agitaban, en Cádiz, los pañuelos cuando los navíos predestinados se hicieron a la mar ...

La repatriación de esos huesos gloriosos hace desfilar ante nosotros, en una procesión evocadora, los días ya remotos del desastre. Es imposible que los olvidemos. Los han grabado a fuego en nuestras almas la vergüenza y la ira. Quizás la generación que marcha tras nosotros, la que no lo vivió, los consiga olvidar. Quien tuvo los ojos abiertos en 1898 no podrá borrar nunca el cuadro alucinante.

Para nosotros esa es la guerra por excelencia. La horrenda conflagración que desangra al mundo, sólo nos parece un incidente sin importancia. A la guerra contra el yanqui fuimos con la velocidad adquirida durante siglos, con el ímpetu conque el toro bravo acomete a la locomotora. Cien veces que aquellas circunstancias se volvieran a repetir, lo volveríamos a hacer. O España no sería España.

Los españoles no volveremos a vivir días como aquellos. El alma nacional era una cuerda tensa que vibraba constantemente. Días de algaradas patrióticas en los Institutos. Nosotros, vestidos de pantalón corto y blusa marinera, nos sentíamos tan marinos como los del *Oquendo*. Enronquecíamos cantando con voces infantiles que querían parecer rugidos:

*¡A Mac Kinley le han salido
dos granos en la mollera,
uno en forma de Santiago
y otro en forma de Cervera!*

Recordamos aún el día de la ruptura de hostilidades. Los periódicos de entonces, no recordamos a ciencia cierta cuales eran, publicaron a las tres de la tarde un suplemento diciendo que los barcos americanos se habían presentado ante la Habana y que habían sido recibidos a cañonazos. Era en la Plaza Vieja, y aún sentimos el temblor de nuestra manos jóvenes estrujando aquel suplemento.

Y luego el día del desastre. Un zapatero del portal, de la clase de zapateros de portal patriotas, clase que va desapareciendo, envenenada por el socialismo, nos dio las primeras nuevas. Nunca supimos como se había enterado.

– ¡Oiga usted, señorito! ¡Hemos salido ya de Santiago a cañonazos! ¡Hemos echado al Iowa a pique!

Los libros de texto se nos cayeron de las manos. Media hora después vino el jarro de agua fría. El barco almirante se había ido a pique ardiendo en pompa; luego se supo que también el *Vizcaya*, luego ...

Todo esto nos recuerdan los huesos santos que el *Almirante Lobo* ha repatriado a España. Nosotros infundimos un día nuestra sangre a un nuevo mundo, y el nuevo mundo nos devuelve eso: huesos mundos.

Por todo el ámbito del planeta los hay esparcidos. Sería cosa de irlos reuniendo y formar con ellos una pirámide inmensa en el centro de la meseta de Castilla.

¿Qué mejor monumento de la raza?

60.- La Virgen de Begoña

Diario La Atalaya 28 de mayo de 1916

Hoy salen para Bilbao los peregrinos montañeses que van a postrarse a los pies de la sagrada madre de Begoña. El anuncio de esta peregrinación trae hasta nosotros el fuerte aroma de las hierbas marinas, el salitre y el yodo de la mar, entre el soplido helado de los vientos del Norte. Porque el nombre de la amantísima Virgen va unido a recuerdos imperecederos de juventud y de ilusión. No es el culto de Begoña el culto exclusivo de una región. A su altar llegan todos los marinos, cualesquiera que sea su origen; su nombre es invocado por todos los labios de los que surcan los mares procelosos.

Del fervor que por la Virgen de Begoña siente la gente marinera recordamos datos y anécdotas curiosas. A un capitán conocimos nosotros, que no era vizcaíno ciertamente, y que por el hábito de su ruda profesión echaba por su boca sapos y culebras como un lansquenete. Ningún santo, ni aún la misma Divinidad, le merecían grandes respetos. Sin embargo, oyó un día en un grito de ira el nombre de la Virgen de Begoña y aquél maldiciente empedernido saltó como si hubiesen mentado a su madre. Poco faltó para que arrojase al sacrílego deslenguado por la borda al agua.

La Virgen de Begoña es en los mares lo que la Virgen del Pilar en la ruda y heroica tierra de Aragón. Aún los marinos que no creen en Dios, creen en su Madre, siempre que tras de este dulce nombre lleve el aditamento de la dulce y poética colina bilbaína. ¡Madre santa de Begoña! Veinte generaciones de marineros sacrificados han muerto con tu nombre amantísimo en los labios. Las olas de la mar saben tu nombre de las muchas veces que lo han oído entre clamores de agonía, ó entre gritos de agradecimiento!

A la Virgen de Begoña suben todos los días miles de plegarias. La invocan los que van por el mar, y los que en casa quedan. Las madres y las novias la confían sus ansias y sus cuitas; los tiernos niños van a pedir la intercesión divina para el ausente. ¡Qué inocente procesión de almas blancas sube y baja constantemente las empinadas cuestas del monasterio, perfumadas por las flores del campo ...!

Ante la Virgen de Begoña bendicen los marinos sus amores siempre que pueden. Para ella es la primera visita de las parejas enamoradas. En el culto a esa imagen se ha forjado la espiritualidad de toda una raza, y se ha fortalecido toda una estirpe. Con el nombre de la Virgen de Begoña en los labios ¡cuántos corazones no han latido heroicos en los trances supremos!. Cuando se escriba el poema de los hijos de los mares del Norte, aún sin escribir – *Sotileza*, con ser tan grande, solo es el poema de

un pueblo, no el de un litoral – entonces se verá cuánta es la luz que las torrecillas de Begoña han irradiado en miles de almas.

Hoy el santuario de Begoña es un santuario suntuoso, de recia fábrica de piedra, de rico camarín resplandeciente de alhajas.

Sin embargo, siempre que a él hemos ido, nuestros ojos han buscado ávidos los humildes y toscos cuadros pendientes de sus muros. ¡Oh, la poesía evocadora de estos exvotos! Algunos son ya viejos y el polvillo amontonado por el tiempo ha deslustrado la pintura y ha desvanecido los torpes contornos. Nosotros nos pasamos horas y horas descifrando las viejas y casi ininteligibles inscripciones: *El día 3 de octubre de 1804 (por ejemplo) en el bergantín Atrevido, en medio del golfo de Vizcaya, hallándonos en trance de perecer, hicimos promesa a Nuestra Señora de Begoña ...* Todas las inscripciones transpiran el mismo fervor, la misma ingenuidad.

En aquella pinacoteca sagrada, de un valor sentimental, superior a la del Prado ó a la del Louvre, hay barcos de vela desarbolados, hay vapores humeantes arrojados sobre la costa, hay balleneras cargadas de gente implorante en medio de los mares furiosos. ¿Qué artistas desconocidos lo pintaron? Estos cuadros surgieron espontáneamente, como las flores en el campo, en el alma sencilla de un pueblo, templada en el yunque de los sacrificios.

Hay también cuadros nuevos; hay pinturas relucientes recién colgadas; se leen inscripciones con la fecha de hace tres ó cuatro años. Ello nos prueba que el culto a la Virgen es como una siempreviva en el corazón de los marinos.

En estos momentos en que soplan vientos de borrasca sobre la tierra; en que lívidos relámpagos rayan el cielo, y en que se oye el mugido de las olas apocalípticas, bien podemos considerarnos todos los hombres náufragos próximos a perecer, y acudir como acuden los marinos ante el altar milagroso de la Virgen begoñesa.

¡Madre, ampáranos!

Los peregrinos montañeses elevarán hoy esta súplica, y la Virgen la oirá risueña, como si surgiera de las olas embravecidas, como si la modulara un pobre pescador ...

61.- Santander, base naval secundaria

El proyecto de don Gabriel Huidobro

Diario La Atalaya 10 de junio de 1916

Nuestra situación y nuestra historia.

Santander tiene una tradición gloriosa en los fastos de la Real Armada, tanto como Ferrol ó Cartagena. Cuando los primeros Borbones quisieron hacer de nuestra patria una gran potencia y los Patiño y Ensenadas diéronse a crear arsenales y factorías, Santander fue uno de los puertos escogidos. Ahí tenemos, en uno de los rincones de la bahía, el Real Astillero de Guarnizo. Lo que son ahora explotaciones mineras y marismas fangosas, estaba lleno antaño de las recias arboladuras de los navíos de los tres puentes. Eran los *superdreadnoughts* de entonces. En las gradas del Real Astillero labraron los calafates montañeses al inmortal *San Juan Nepomuceno*.

No muy lejos tampoco , está La Cavada, donde se hacían los cañones para la escuadra. En La Cavada quedan en pie reliquias muy estimables de aquella época. Todavía en las piedras de las viejas casas está impresa la huella del tercer Carlos, y parece que su espíritu vaga bajo los arcos de las portaladas solariegas. Podemos ufanarnos de ello. Con fecha de 22 de marzo de 1765, el rey don Carlos III confirmó, por Real Cédula, la merced dada por su padre Felipe V a los operarios de las fábricas de La Cavada y Liérganes, otorgándoles el privilegio de hidalguía de sangre.

Todo aquello pasó, y el tiempo y el descuido nuestro, fueron borrando los vestigios de aquella época de esplendor. Lo que no pudo destruir el tiempo fue la magnífica situación de Santander en el centro de un rico litoral, frente a todas las rutas de las navegaciones comerciales del Norte de Europa. Frente a nosotros se desenvuelve el mágico espectáculo de la navegación mundial. A pocas millas, relativamente, se confunden las aguas del Atlántico con las del Mar del Norte. Casi en nuestro meridiano está Ushant, este peñón sombrío que es como el nudo de todas las líneas de derrota y de todos los rumbos de las navegaciones del Norte. Y luego tiene Santander, y eso el tiempo no puede destruirlo tampoco, la ventaja suprema de su bahía, ancho lecho de aguas, con parajes discretamente recatados, donde pueden descansar las flotas sin riesgos a que las miradas extrañas puedan sorprender sus secretos ó alterar su reposo.

Ahora que se habla de la reconstitución naval de España, ahora que las enseñanzas de la tragedia nos dicen que si los pueblos quieren preservarse han de mostrar sus cañones, y que si son pueblos esencialmente marítimos como España, han de tener esos cañones en el mar – porque un pueblo marítimo que no domine el mar es un

pueblo vencido – ahora, repetimos, la importancia que en otros tiempos tuvo Santander, vuelve a ponerse de manifiesto, y en su nombre vuelve a sonar en labios de los buenos patriotas que se preocupan de estas cosas vitales.

Como surgió el proyecto.

Don Gabriel Huidobro recibió un día el encargo de informar una solicitud de la Compañía francesa concesionaria de los docks de Maliaño, en demanda de que se ampliase el plazo de la concesión próximo a expirar. Don Gabriel Huidobro – todos le conocemos en Santander – es un distinguidísimo ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, al servicio de nuestra Junta de Obras. Además es un enamorado de nuestra bahía, gran conocedor de los problemas navales y un santanderino entusiasta.

Al estudiar la petición de prórroga, vio confirmarse lo que había pensado antes muchas veces, que era una lástima que el rincón más hermoso de la bahía, con una soberbia dársena natural, extensas marismas y vastos terrenos, estuviese en manos de una Sociedad extranjera, atenta sólo a sus particulares lucros, y ni el Estado ni la ciudad obtuviesen un solo beneficio.

Estudiando los planos de la concesión, de los terrenos y de las aguas circundantes, vio la posibilidad de establecer allí una gran factoría naval. Todo parecía dispuesto para eso, lo mismo por la Naturaleza que por la feliz y casual coincidencia del trabajo de los hombres.



*Gabriel Huidobro de la Cuesta.-
Ingeniero Director del la JO. del Puerto de Santander entre los años 1917 y 1936.
Archivo AP. de Santander.*

La dársena inmediata a la canal del puerto, espacio suficiente para trazar grandes líneas de muelles superiores a todas las posibles necesidades. Dilatadas áreas de terreno adyacentes, terreno llano y sin edificar, lo que simplifica enormemente las expropiaciones, y luego, al fondo, al pie mismo de los talleres y de los diques, que él trazaba, in mente, todas las líneas ferroviarias del pueblo: las que nos unen con el litoral y la del Norte, que nos comunica con el interior.

Pensó también en la situación de Santander como puerto estratégico. Vió sobre el mapa doscientas millas de costa indefensas, desde el Bidasoa hasta el Oeste de Cabo Peñas y dentro de esa zona dejada inerme a la agresividad de un extranjero, las poblaciones más ricas de España: Bilbao el primer centro siderúrgico de la península, Gijón con sus yacimientos hulleros, San Sebastián con sus palacios y riqueza allí acumulada. Y pensó que la base naval de Ferrol, aún suponiendo que se reorganice con arreglo a las exigencias modernas, no podía cubrir este trozo vital de la patria española. Su acción protectora no llegaría a más de 100 millas al Este. Pensó en lo que está sucediendo ahora en Inglaterra, que por tener excéntricamente situadas sus bases, a pesar de la aplastante superioridad de su marina, no puede evitar en un momento dado, las incursiones en su costa de un enemigo audaz, y pensando en todo esto y contrastándolo con sus observaciones y sus estudios, llegó a estas dos conclusiones que aceptó como definitivas, y que se dispuso, con todo entusiasmo, a hacer prevalecer:

Primera.- Además de la base naval de Ferrol, España necesita una base naval secundaria en el litoral de Norte y esa base no puede ser otra que Santander.

Segunda.- La bahía de Santander reúne excelentes condiciones de todo género para el fin propuesto.

Al habla con el ministro.

Era entonces el verano. En Santander estaba de ministro de Jornada el de Marina, señor Miranda, y un día que el señor Huidobro tuvo ocasión de hablar con él, le expuso a grandes rasgos su pensamiento.

Pasaron doce ó quince días; el señor Huidobro siguió estudiando y desarrollando su idea, y cuando ya creía que el ministro no se acordaba de la conversación, recibió un aviso:

– El señor ministro desea que vuelva usted a hablarle de su proyecto.

Esta vez el señor Huidobro fue mejor pertrechado. Llevaba los avances de su estudio y pudo exponer todo lo que se proponía con gran lujo de detalles. El señor Miranda oyó atentamente y al acabar de hablar el señor Huidobro le dijo sobre poco más ó menos: *Lo que acaba usted de decirme es muy interesante. He de estudiarlo y necesito que usted me entregue sus notas por escrito.*

Era un anteproyecto lo que el ministro quería y el señor Huidobro prometió hacerlo en un plazo de mes y medio. Mientras tanto, el ministro fue a visitar la dársena de

Maliaño en unión del comandante de Marina. La impresión que sacó de esta visita debió de ser bastante satisfactoria, porque desde entonces se ha venido interesando en el proyecto, y a estas horas éste se encuentra ya en el Ministerio a informe de los distintos Negociados para cumplir los trámites de rigor.

Lo que es el proyecto

Ayer el señor Huidobro recibió en su domicilio a varios periodistas, y les mostró los planos del proyecto, explicándoles con gran claridad todos los detalles. Basta ver el plano para comprender la importancia del colosal proyecto.

Se propone una ampliación de la actual dársena de Maliaño hasta Nueva Montaña, dragando y construyendo tres kilómetros de muelles de nueve metros de calado, entre el espacio comprendido entre el ferrocarril de Santander a Bilbao y el que une a Nueva Montaña con su muelle. Todo el conjunto de la instalación comprende una superficie de 108 hectáreas con dos diques de carena para buques de 180 metros de eslora, siete varaderos para otros tantos cazatorpederos de 1.800 toneladas, quince kilómetros de ferrocarril para el servicio interior de la base y empalme de sus vías con las del puerto comercial, los aparatos para la carga de carbón, una grúa para cien toneladas y el trazado de todos los edificios e instalaciones del astillero y del arsenal. En resumen, las líneas generales de todo el anteproyecto y el detalle necesario para la valoración aproximada de las obras marítimas que son las más importantes y las que necesitan un estudio particular en cada caso, para adaptarse a las condiciones del terreno y al programa que se desee cumplir.

El amplio sistema de vías y las diversas circunstancias que se han tenido en cuenta al proyectar, permiten realizar el embarque ó desembarque de las grandes piezas de artillería, calderas, etcétera, en cualquier punto de los muelles, utilizando una grúa flotante y las combinaciones necesarias para conducir estos grandes pesos a cualquiera de los talleres sin necesidad de utilizar las placas giratorias, facilitando las reparaciones, economizando tiempo y maniobras, y contribuyendo a una condición fundamental de estas instalaciones que consisten en disponer todos los servicios de aprovisionamiento y reparación con absoluta independencia para cada unidad.

La zona así dispuesta servirá de punto de apoyo a una escuadra compuesta de siete cazatorpederos con sus correspondientes varaderos cubiertos para invernarse ó reparar, cuatro acorazados de 526 pies de eslora con 29 de calado y 18.600 toneladas de desplazamiento y otros seis de 596 pies de eslora y 25.000 toneladas, sin tener en cuenta la escuadra que pudiera estacionarse en bahía, en caso de guerra, fondeando a la gira y atracándose a los muelles.

El establecimiento ó construcción de este proyecto en nuestro puerto, tiene para Santander la enorme importancia que se deduce de los cuatro puntos de vista que se exponen a continuación, sin que sea necesario añadir una palabra más para su total comprensión.

Importancia estratégica.

Primero.- Santander será el punto de apoyo y centro de aprovisionamiento de las fuerzas navales que defiendan las 200 millas de costa, hoy indefensas, situadas desde la frontera francesa hacia el Oeste. Este espacio de 370 kilómetros comprende las ciudades y puertos más importantes del litoral Cantábrico, puesto que abarca desde la desembocadura del Bidasoa hasta Cabo Vidio, situado al Oeste de Peñas.

Nos hallamos en la posición más avanzada de la península hacia las bases navales más importantes del mundo. Somos la vanguardia de la Patria en el Cantábrico, y nuestro mayor honor consistirá en que España aproveche, para su defensa, las inmejorables condiciones de nuestro puerto y ha nosotros nos corresponde el deber de mostrarlas con radiante claridad a fin de que sean estimadas, en su justo valor, por las personas que tienen sobre sí la responsabilidad de nuestra defensa nacional.

Segundo.- El importe de las obras marítimas que constituyen la *base*, asciende a cuarenta millones de pesetas, no hallándose comprendidas en esta cifra las cantidades necesarias para construir los talleres con sus herramientas, oficinas, almacenes, parques, cuarteles, hospitales y demás edificios. Ni la pavimentación, saneamiento, alumbrado y abastecimiento de aguas de la zona ocupada por la *base*, y como el conjunto de las obras no podrá ejecutarse en un plazo inferior a ocho ó diez años, resulta que durante este plazo queda conjurado el difícilísimo problema del trabajo y ahuyentada el hambre de nuestra ciudad.

Tercero.- En la dársena proyectada cabe muy holgadamente una escuadra de 237.000 toneladas, tripulada por trece ó catorce mil hombres. Pero para determinar aproximadamente el aumento de población, deberemos agregar a la cifra anterior las familias de una parte de los tripulantes y no creemos exagerado suponer que cada acorazado de 1.200 hombres represente cien familias, lo que equivaldría a 4.000 personas entre los diez buques. Aún debemos agregar los obreros y demás funcionarios civiles y militares del arsenal con sus familias, las fuerzas necesarias para hacer la guardia del recinto militar y un gran aumento de guarnición, puesto que sería preciso emplazar una serie de defensas constituidas por artillería de costa, torpedos, minas y aeronaves y todo esto supone un enorme aumento de población, aún en aquellas épocas en que los buques no tuvieran las dotaciones completas.

Santander aumentaría en más de un tercio el número de sus habitantes.

Cuarta.- Las obras serían construidas directamente por el Estado.

Este resumen pone bien claramente de manifiesto las grandes ventajas que percibirían el comercio, la industria, la propiedad y todos los elementos vitales de la ciudad, por esta razón y porque su patriotismo así se lo dicta, esperamos que todas estas fuerzas se unirán para pedir lo que es salud y vida para España y para Santanderina

Lo que dice el autor

– Fíjense ustedes – nos dice el señor Huidobro, todas las bases navales de las grandes potencias marítimas están al Norte. En caso de una guerra, nuestra costa se vería

amenazada por las escuadras que bajasen desde Ushant. En 14 horas llegarían los barcos desde allí hasta nuestra costa. Bombardearían impunemente Bilbao y cuando nuestra escuadra quisiese acudir desde Ferrol, llegaría tarde.

Descartado Ferrol por ineficaz ¿dónde podría establecerse la base? Hay que prescindir de los puertos artificiales. Los barcos concentrados en esos puertos estarían como en escaparates, expuestos a todas las miradas. Un barco neutral que cruzase ante ellos, fuera de las aguas jurisdiccionales, podría dar a los enemigos noticias detalladas de nuestras fuerzas. Esto no ocurrirá en Santander. Aquí no habría más fuente de información posible que las aeronaves, que serían recibidas a cañonazos.

Hay además una ventaja natural de primer orden. Sobre el nivel de Maliaño forman las alturas de Calzadas Altas una cota de más de 20 metros. Esa elevación podría utilizarse para construir depósitos subterráneos de combustible y de municiones.

La base única de Ferrol tuvo razón de ser en los tiempos de navegación a vela. Entonces el litoral del Golfo estaba defendido por los vientos. Ninguna escuadra podía aventurarse en este litoral borrascoso sin grave riesgo. Ahora todo ha variado. Y con solo la base de Ferrol, son muchas las millas de costa que están a merced del enemigo.

Lo que debe hacer el pueblo

El proyecto del señor Huidobro es el de más importancia que en nuestro pueblo se ha presentado durante siglos. En conseguir su realización debe cifrar Santander sus ideales. Hace falta que a ese proyecto le presten todos un incondicional y enérgico apoyo. Desde los representantes en Cortes y las Corporaciones oficiales, hasta las entidades de carácter popular.

Ya dijimos que el proyecto está en trámite y que falta el informe del ministro. El señor Huidobro se propone invitar al señor Miranda a visitar los lugares señalados en el proyecto, para explicarle sobre el terreno su importancia.

62.- Las tardes en la playa

La nurse

Diario La Atalaya 16 de junio de 1916

Todas las tardes la nurse está en la playa, plena ya de sol y de gentío. Llega precedida del escuadrón alegre de los niños que, como pájaros en libertad saltan en la arena con los pies desnudos. La nurse se sienta al amparo de una roja sombrilla. De su bolsón de terciopelo extrae una coqueta y se mira furtivamente. Luego pasea la mirada por las vastas lejanías azules. Permanece un rato ensimismada. Al cabo desdobra el *Daily Mail* ó un libro de versos ingleses ó alemanes y empieza a leer.

De vez en cuando separa los ojos lindos y claros del libro ó del periódico y grita maternalmente:

– ¡Mary!, ó bien, ¡Willy!

La nurse es ó inglesa ó alemana. Bajo la blonda pompa de su pelo se esconde la honda preocupación de su patriotismo. La inquietud se asoma a sus ojos; tiembla en sus manos que arrugan el papel y canta en las palabras, ó indiferentes ó triviales, pero teñidas de emoción:

– ¡Mary!

La niña acude con su pala diminuta, alzada en alto a guisa de arma bélica, y al volverse la miss para reprenderla, sus dos ojos ingenuos se cruzan con nosotros. Sentimos un vivo deseo de hablarla en su idioma natal. No hay nada tan interesante como estas gráciles desterradas de los pueblos en lucha, que vienen a sentarse en un montón de arena hospitalaria, lleno de paz, mientras allá, muy lejos, más allá de la raya azul del horizonte mueren y luchan sus hermanos, sus prometidos, los amigos de su niñez.

Deben mirar todo lo que les rodea con extrañeza y con estupor. Pasan las gentes ante ella, hablando de toros, de negocios. Ninguno participa de su ansiedad y su dolor. Los que están a su lado y la miran, ¿qué serán?, ¿amigos ó enemigos?, ¿habrá en ellos simpatía ó habrá rencor para su dulce patria distante?. Nosotros nos sentimos dominados de una amable piedad. Sea francesa, sea inglesa, sea alemana nos sentimos tentados de decirla:

– Señorita, a nosotros nos es muy simpática su tierra. La causa de los suyos es nuestra causa. ¡Si usted tiene motivos para alegrarse, alégrese, y ríase, que nosotros nos alegraremos ó lloraremos con usted!.

Pero las palabras misericordiosas no salen de los labios nuestros. La frivolidad ocupa su lugar

– ¡Hace muy buena tarde!

– ¡Oh, sí!

La vista de la nurse vuelve a perderse en las vastas lejanías náutica. Se vé el perfil borroso de un vapor. Acaso en el mar, en una de esas moles horrendas que mueren y matan, flota una ilusión suya. E interroga a las aves que vuelan, a las olas que rompen, a las brisas que soplan acerca del incierto porvenir.

Comprendemos que a veces la mentira puede ser una virtud cristiana. Nosotros nos imaginamos el consuelo que podríamos llevar a su espíritu, diciéndola:

– Acabamos de volver de su tierra. Todo está allí como en los días felices de su niñez. Sus hermanitos corren y juegan, como esos niños que usted educa, ajenos a toda preocupación. Fue verdad aquello de los bombardeos, pero las bombas no hicieron daño alguno. Los niños han jugado con ellas y hoy sirven de macetas cubiertas de flores en las ventanas, a usted tan gratas. No es verdad que haya hambres ni que haya motines, como dicen esos periódicos embusteros que usted lee. Los grandes parques se llenan, como antaño, de parejas enamoradas; los ríos claros siguen alegrados por los esquifes y en las floridas isletas siguen oyéndose los violines de los tzínganos. Su novio de usted está en la Armada; su hermano mayor está en el frente, pero no corren peligro alguno. Eso de que los cadáveres forman montones son delirios de los escritores visionarios. ¡Esta flor me la dio su novio para usted!.

La miss se ha levantado lentamente mientras nosotros damos vueltas en nuestra cabeza al disparatado *speech*. Puesta en pie parece una figurina de porcelana, blanca y rosa, teñida por la moribunda luz del sol. Vuelve a mirarse en la coqueta. Se arregla el desorden de su pelo. Dice:

– ¡Mary! ¡William!

Los niños se cuelgan de su mano y se aleja por la húmeda arena, dejándonos envueltos en su misma inquietud.

PICK

63.- Rincones de la costa

Ocios estivales

Diario La Atalaya 21 de septiembre de 1916

Estos pueblos se han edificado sobre las dunas movedizas de la costa. Todo el terreno que nuestros pies pisan es un arenal. Mal cubierto de un verde amarillento se levantan estas lomas marinas en cuya cúspide se dibuja el blanco cuadrilátero de una casa. A veces una hoyada corta el paso como el cráter de una de esas minas de guerra que los hombres hacen estallar para destruirse. Es la arena insegura que se ha hundido durante una noche de borrasca, socavada su base.

Estamos en la costa brava. Todos estos pueblos costeros tienen una aureola de tragedia y horror. Aquí, en los días de N.O. duro, vienen las olas a romperse empavesadas con un fleco de espumas sempiternas. Estas son *Las Quebrantas*, la terrible rompiente que desde Santander vemos temerosos.

Aquí, hace muchos años, cuando la navegación a vapor no se había impuesto, venían los pobres pataches desarbolados y sin gobierno, a deshacerse desamparados de Dios y de los hombres. Querían los pobres abocar la entrada al puerto y les faltaba la airola. Quien recorra estos arenales aún podrá hallar quillas viejas enterradas, barriles vacíos y podridos, toda la flora monstruosa y evocadora de los naufragios.

No eran solo pataches y goletas de escaso tonelaje los que sucumbían aquí. También en una ocasión, una hermosa fragata de guerra, uno de los más hermosos cascos de nuestra armada real, armada de potentes cañones, vino un día, impelida por el N.O., a terminar su carrera gloriosa. Todo en esta costa es amenazador, brusco, sombrío y al mismo tiempo bello y gracioso.

A uno de nuestros lados está Latas, el santuario milagroso en que se alza la Virgen marinera, vigilando el mar. En las galernas memorables que vistieron de luto la costa cantábrica, a Latas llegaron sobre las espumas de la rompiente muchos cadáveres de los infelices náufragos que en el cementerio de la aldea reposan.

Al fondo, tras la sábana de agua de la bahía, se ve la ciudad. El palacio real, cuyas torrecillas incendia el sol de los crepúsculos; el faro de Cabo Mayor, encendido como el ojo alerta de un gigante; a su sombra, recatado entre los cantiles, se adivina la vida muelle y regalada del Sardinero. Allí enfrente, todo refinamiento y todo elegancia. Aquí todo rudeza y todo fragor. La vida allí complicada y sutil; aquí, dura, trágica y primitiva. La sábana de agua interpuesta en el medio, parece una línea equinoccial que divide dos hemisferios distintos.

Los habitantes de estos pueblos hacen la vida ágil y fuerte de las rocas. Son pescadores audaces de percebes. Saben avanzar por los arrecifes en las bajamares con

riesgo de sus vidas. Conocen la costa palma a palmo, con todas sus cuevas, pozos y escondrijos. Con estas labores alternan la labranza. Es una vida épica, pura, llena de simplicidad y de grandeza.

Son unos pueblos sobrios, que viven solo para el trabajo. Hay que caminar muchos kilómetros para encontrar una taberna. La gente es pensativa y reconcentrada, como si tuviese los ojos abiertos hacia dentro, hacia el reino interior. Hasta los chicuelos que vuelven de la escuela ó que pastorean el ganado, parecen entregados a profundas meditaciones.

– Chico – les decimos – tú ¿qué quieres ser?

– Ir al Norte – nos responde presto.

En estos terrenos, el *Norte* quiere decir la república norteamericana. Allí van los muchachos apenas salen de la escuela.

Como el resto de los trasmeranos, estos naturales de Rivamontán al Mar, son unos canteros admirables. Allí ganan unos jornales que en la vida sórdida de la aldea parecen fabulosos. Y de vez en cuando, a los tres ó cuatro años de haber salido, reciben sus padres, un cheque contra un Banco de doscientos ó trescientos dólares.

También las mujeres se van. Los mozos emigrantes conservan, entre las pompas de las civilización extraña, el culto al silencioso y escondido lugar. La novia de sus primeros años es la novia fiel. Un día la mandan a buscar. Se hace el matrimonio por poder y la muchacha marcha sola, a través del Océano, a unirse con su amor.

La visión constante del mar. El humo lejano de los vapores que raya el horizonte todos los días, enciende en estos hombres y en estas mujeres el ansia de navegar, de viajar. Se entregan a lo imprevisto con la resolución de las razas predestinadas.

Hay algo fuerte, hondo y vivo en estos pueblos, que vigoriza el ánimo abatido por la vida torpe de la ciudad.

Aquí están las raíces de España, de la España hidalga, aventurera y laboriosa. Estas raíces que han de dar brotes heroicos como los de antaño

En Loredo, a orillas del mar, septiembre 1916

PICK

64.- El viejo capitán

Diario La Atalaya 26 de septiembre 1916

Este señor que nos ha sentado a su mesa, es una de las figuras principales de la comarca. Fue capitán de barco en los tiempos gloriosos de la navegación a vela. Hizo su aprendizaje en el *Santiurde*, llevando a la isla de Cuba sus mil cuatrocientos barriles de la casa de González Corral. Después anduvo en los barcos a vapor de la Trasatlántica en los días calamitosos de la guerra yanki. Este veterano capitán ha recorrido casi todos los mares; ha llenado su retina de todas las luces, de todos los soles y ahora, en el ocaso de su vida, vive retirado en este apacible rincón de la costa, como si quisiese compensar la inquietud y el tráfigo anteriores con la paz del remanso del presente. Oyendo hablar a nuestro amigo, pensamos en el fenómeno singular que se da en casi todos los hombres de mar, de guerra ó de aventuras. Viven unos momentos sus vidas borrascosas, y de pronto sienten una sed inefable de reposo. Ellos, que saben del hervir de todas las metrópolis, buscan el rincón más escondido, aquél donde los gritos no tengan eco, ni las cosas relieve. Y allí acaban sus días silenciosos, entregados a rumiar sus recuerdos gratos.

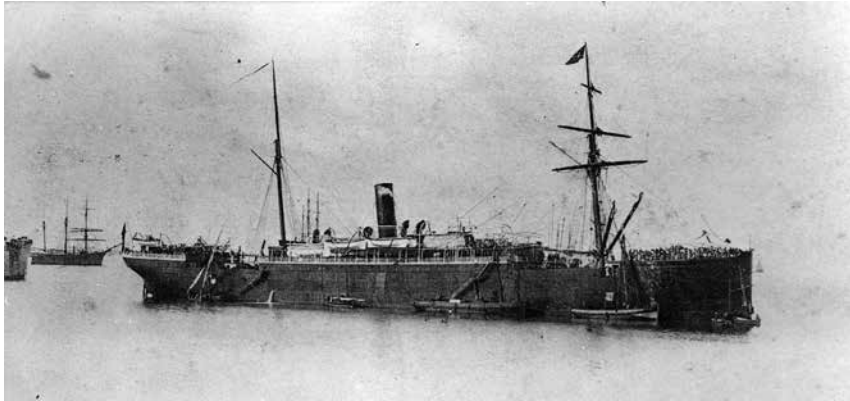
En cada pueblecillo de la provincia hay un hombre de esos. Capitanes viejos de barcos como nuestro anfitrión, indianos, militares llenos de cicatrices y de años. En los pueblos son figuras cumbres: se les admira por lo que fueron. Inspiran veneración y respeto casi supersticiosos. Los chiquillos al salir de la escuela, les ven pasar por el camino pleno de sol, apoyados en sus báculos y recuerdan lo que de ellos oyeron a sus padres ó abuelos:

– ¡Ese es don Fulano, el que dio la vuelta al mundo! ¡Ese don Zutano, el que estuvo en África y mató a un rey negro!

Sobre todo en estos pueblos costeros, la figura del viejo lobo de mar tiene doble interés. En cada rapaz que trepa desnudo por los picachos de la sierra, alienta un héroe presunto de la *Iliada* marina. Todo lo que se relacione con viajes y andanzas interesa. Cuando los capitanes viejos hablan en la tertulia del lugar de las cosas pasadas, veinte oídos les escuchan ávidos.

En la sobremesa, este amigo nuestro, nos habla de sus cosas. Es una página viva y palpitante que arranca trémulo del breviario de su vida. Se refiere a días aciagos del desastre:

– Yo iba entonces – nos dice – en el *Patricio de Satrústegui*. Se veía venir la guerra desde mucho antes. Se mascaba en el aire. Un día recibimos pliegos cerrados que debían abrirse en alta mar. Y se empezó a embarcar un formidable material de guerra. Torpedos de todas clases, algodón, pólvora, proyectiles, bombas, cañones. Todo lo necesario para la defensa militar del Manila. Al llegar a Port Said nos sorprendió la declaración de guerra. ¡Y la Armada de Dewey, contra la cual se destinaba nuestro cargamento, estaba en Hong Kong desde muchos meses antes!



*Vapor Patricio de Satrustegui de la Compañía Tratlantica Española.
En lugar y fecha indeterminados. Museu Maritim Barcelona*

Fueron aquellos unos días terribles. A cada momento temíamos que los explosivos acumulados en las bodegas saltasen descompuestos por el terrible calor del canal. Los condestables bajaban continuamente a las bodegas a tomar la temperatura. Cada parte nos producía escalofríos. Temblábamos más que por nosotros por las mujeres y los niños, familias de militares, que en gran número iban en el buque.

Así llegamos a Adén. Allí nos sorprendió un telegrama: *Esperen paso escuadra Cámara y únanse a ella*. Nosotros habíamos visto en Cádiz esta escuadra y sabíamos el valor que tenía. Barcos mercantes armado de improviso y el casco viejo de la *Numanzia*. Parecía ese telegrama osa de juego, entretenimiento de niños que juegan a la guerra. Días después el cable nos comunicó una nueva orden: *Háganse a la mar para encontrar escuadra Cámara que saldrá de Port Said*. Esto era desandar el camino andado. Salimos ya con la certidumbre del desastre en las almas. Manila, en aquellos momentos, estaba siendo atacada, y en nuestro barco, a miles de millas de distancia, estabas todo lo necesario para su defensa, y que de haber sido enviado a tiempo hubiera evitado la derrota y la capitulación ...

Las manos rugosas del capitán viejo se crispan con ira patriótica al recordar los momentos aciagos. Se siente aún aturrido por la confusión, por la imprevisión, que aceleraron la caída de España. Oyendo contar estos episodios nos parece asistir a la lectura de "La ciudad alegre y confiada", de Benavente.

Un sol de fuego pone, en estos momentos del atardecer, sus lívidas luces en los cristales de la residencia del viejo capitán amigo. Y los tiñe como de sangre. Así debió lucir el sol del Dos de Mayo de 1898 sobre los cascos rotos de los navíos de Montojo. Así debió lucir el sol en los día infaustos de aquella travesía loca por el canal de Suez, que rememora nuestro amigo.

Todos callamos, mudos e impresionados, como si nos hubiese besado la Tragedia. Alguien del corro dice:

— ¡Y lo peor es que esto no tiene enmienda!. ¡Hoy seguimos lo mismo, lo mismo que estábamos entonces!

¿Tendrán razón estos clarines del pesimismo, que vibran desgarrados en todas nuestras conversaciones? Lo triste, lo espantoso, es que las voces de desaliento salen siempre de los labios jóvenes.

El capitán ha puesto un comentario agrio y vibrante, que en otros labios pudiera parecer baladronada, pero que en los suyos, todo sencillez, suena a grito del alma:

– Cuando se barruntaba la guerra del 98 – dice – todos los tripulantes de mi barco firmaron el compromiso que se entregó al marqués de Comillas, como gerente de nuestra Empresa, de ponernos a disposición de la Patria, para que se nos emplease en cualquier puesto de tierra ó mar. Ese documento sigue escrito. Allí está mi firma, y no necesito firmar de nuevo. ¡Si me necesitan aquí estoy!.

Y los ojos del viejo nauta relampaguean fieros, mientras bajamos los nuestros a tierra, los jóvenes que le rodeamos ...

Rivamontán al Mar. Septiembre del 96

PICK

65.- Viendo caer las hojas

Diario La Atalaya 11 de octubre de 1916

Henos ya en el otoño, viendo caer las primeras hojas de los árboles que arrebatada el viento. El Sardinero se ha quedado vacío. Aquellas grandes multitudes que llenaban la playa y los paseos; aquellas encantadoras mujeres, golondrinas de estío, que hicieron sus nidos durante unos días, se han ido ya. Bajamos a la playa, nuestra hermosa playa que sirvió de fondo fotográfico a la elegancia de las grandes artistas, y una gran melancolía nos invade. Un *aña* juega con dos niños; unos mozalbetes desarrapados saltan en la roca; dos modistillas ... Y ni un alma más. Las tiendas de campaña de lona listada de colores vivos, se plegaron al fin de la estación. Diríase que las olas se han enfadado por la retirada de las bañistas predilectas, y rugen en tono mayor. Si probáramos el sabor de su espuma, la encontraríamos más amarga. Y en el cielo apunta el melancólico gris otoñal.

Nos encaminamos a la terraza del Casino, nuestro observatorio encantado en los días divinos de agosto y julio. La misma sensación de culto olvidado, de ara sin dioses. El velador de las francesitas está mudo, desierto y solemne. Solo falta orlarle de crespón como a los escaños parlamentarios cuando falta el prohombre que los ilustró con sus prestigios. Faltan las amenas charlas que nos sirvieron en los meses caniculares para hilvanar nuestras crónicas impresionistas. Solo se conserva diluido en el aire un finísimo perfume de mujer elegante y gentil. Como en un *budoir* recién abandonado por su dueña. ¡Oh, espiritual fragancia de Catalina Bárcena y de Rafaelita Abadía!. Durante mucho tiempo estamos solos, viendo el galopar de los celajes por el cielo. Una cara conocida de nuestros días veraniegos, nos arranca un monosílabo de satisfacción. Es el eterno rezagado que se encuentra uno siempre en la vida:

– ¿Todavía usted por aquí?.

– Qué quiere usted; me encanta esto. He ido retrasando mi salida por no confundirme con el rebaño. Me asusta eso de marchar siempre a toque de corneta. En caravanas, en tropeles, Pensaba haber marchado pronto, pero lo he ido demorando ... No me pesa. Yo solo conocía el Sardinero en plena *season*. Esto me gusta más. Mu-chísimo más. Si ustedes, los santanderinos, aman el Sardinero, debían procurar que estuviese siempre como hoy. No hay nada que profane tanto los bellos panoramas como el hombre ...

Nuestro amigo ha callado y nosotros nos ponemos a meditar sobre sus palabras. Vamos comprendiendo que tiene razón. Uno de los mayores encantos de todas las cosas es la soledad. Las selvas, las montañas, los torrentes ¿qué serían coronados de muchedumbres vocingleras? La misma planicie del mar es más augusta, más solemne, más grande, en las aguas desiertas. Así, en estos días otoñales, el Sardinero nos

muestra facetas de un encanto desconocido.

En la alameda vecina se va notando ya un color amarillo en las hojas de los añosos árboles. Dentro de poco empezarán a caer sobre la arenilla encharcada. Se presienten los días invernales en que Mouro se cubre de la diadema de la espuma blanca.

Nuestro querido amigo se ha levantado y se ha despedido de nosotros. Nos dice que uno de estos días saldrá para Madrid. Pero lo dice sin convicción. No sería difícil que dentro de quince, de veinte días, de un mes quizás, volviéramos a hallarle en este mismo sitio.

Está borracho de la melancolía gris de nuestro otoño, y quizás le embruje, la brava desolación de nuestro invierno.

PICK

66.- Elogio del velero

Diario La Atalaya 5 de noviembre de 1916

Este velero, que se balancea blandamente a la gira en el seno de la bahía azul, acaba de rendir un viaje larguísimo. Viene de Pensylvania, la Gales de América, abarrotado de negro carbón. Su travesía, larga y azarosa, viene a reivindicar el buen nombre de las navegaciones trasatlánticas. La creciente velocidad de los *streamers* iba acabando poco a poco con la poesía de la mar. El principal encanto de los viajes náuticos está en la distancia. Si esta distancia se suprime, ¿qué queda de pintoresco y de bello en la travesía?.

Reducir a cuatro días, quizás a horas, el trayecto hasta Nueva York, es una obra tan nefanda, digan lo que quieran los economistas, como destripar las bellas muñecas de los niños. Prescindir de los riegos, de los azares, de las mil turbulencias de las travesías accidentadas, es como no viajar. ¿Qué diferencia puede señalarse entre un viaje en *sleeping*, en un exprés europeo, y un viaje de cuatro días encerrado en una cabina de un buque de la White Star?. Bendigamos al antiguo velero. Los veleros vuelven a surgir en plena civilización, como valores injustamente pretéritos, a quienes hay que rehabilitar.

Aquí en estos puertos de civilización y progreso intermedios, equidistantes del atraso y del adelanto, cuando entra, de tarde en tarde, uno de estos buques lo vemos y lo consideramos como un vestigio del ayer. Y es que nuestro paso es tan lento, que no nos enteramos de que la moda vuelve, y de que lo que nosotros consideramos anticuado, es lo que vuelve a llevarse en los grandes bazares de la feria internacional. Cualquiera que se haya dado una vuelta por los grandes puertos, por Liverpool y Boston, por Amberes y por Hamburgo, habrá visto los amplios docks ocupados por veleros de estos que son la última palabra de la ingeniería naval moderna. Para los transportes de mercancías a larga distancia vuelve a emplearse la fuerza motriz del viento, la misma fuerza que empujó a las naves de los argonautas y llevó las tres carabelas descubridoras de Colón a la inmortalidad.

Los buques de vela son una cosa pura, inmaterial, alada. Los grandes vapores dan la sensación al que va en ellos de monstruo encadenado, que obedece rugiendo por miedo a la espuela ó al látigo. Es una cosa espantable y bestial. Los veleros, por el contrario, dan la sensación de la gacela dócil y ligera, obediente y sumisa por bondad innata y por amor del cisne que nos lleva sobre su cuello, nuevos Lohengrines, sobre el espacio azul. Todo lo que hay en los vapores de estridencia hay en los veleros de gracia y suavidad. Son los unos la línea recta trazada de un brochazo; los bergantines y las fragatas son la línea curva y ondulante, vaporosa y sutil.

Los veleros son reverentes y respetuosos con la naturaleza. No manchan la bóveda del cielo con los humos sacrílegos. Todo en ellos indica recogimiento y serenidad. No hay nada tan gracioso como una fragata llevando en facha todo el velamen, mojado las rastreras en la espumas, con las alar al aire, bajo la luz del sol.

La navegación en los barcos de vela es al mismo tiempo una gimnasia física y espiritual. Todos los hombres debían embarcarse en ellas, para sentir esas hondas, intensas emociones, que en ningún otro aspecto de la vida se pueden sentir.

Todos los momentos de la navegación a vela son emotivos, misteriosos, alucinantes. Los días en las zonas de calma inmóviles en la vasta planicie, abandonados de todos y reducidos a las propias fuerzas ¡cómo robustece esto la confianza en uno mismo! ¡con qué arrogancia y con qué fuerza palpita entonces el corazón! Y los días de tormenta fiera, cuando hay que correr a palo seco ó con velas de copa. No se siente uno esclavo del vapor ni de las fuerzas mecánicas. La lucha con la naturaleza es entonces a brazo partido. El hombre en lucha, adquiere entonces las proporciones de un titán. Hay también el lado pintoresco. Los veleros visitan puertos, islas y costas a que los buques de vapor no llegan nunca. Sus tripulantes saben de los más apartados archipiélagos. A veces dan fondo llevados por los vientos, en parajes que no han vuelto a ver huellas humanas desde que los bautizaron los descubridores.

Saludemos como un ideal de arte revivido el resurgimiento de la navegación a vela. Cada bergantín que cruza ante nosotros, es como un acorde de violín, filtrado entre el fragor de los martillazos del progreso.

PICK

67.- Dentro del U ...

Diario La Atalaya 8 de febrero de 1917

Nuestro amigo el alemán.

El alemán amigo nuestro, joven retenido en nuestra patria por la guerra, nos dijo una tarde, de esto hará cosa de unos 15 días:

– ¿Quiere usted algo para Alemania?.

No pudimos reprimir un gesto de asombro.

– ¿Ha obtenido usted un salvoconducto? ¿Va a ir por el aire?

Nuestro amigo el hamburgués sonrió al oírnos, y bajando la voz para que nadie nos oyera, respondió en tono confidencial:

– Confiando en su lealtad, voy a hacerle una revelación. Mañana salgo para mi tierra utilizando la vía que menos puede usted suponer. ¡Me voy en submarino!

Se pegó materialmente a nuestro oído y siguió explicando su plan de viaje, con toda serie de detalles y de circunstancias. El submarino – uno de los submarinos que cruzaban ante nuestra costa – debía esperarle a la noche siguiente fuera de las aguas jurisdiccionales. Por este procedimiento habían logrado salir de España muchos jóvenes deseosos de incorporarse a sus banderas. Permita el lector que guardemos un discreto silencio acerca de los medios cómo se lograba la comunicación entre alemanes expatriados y sus submarinos.

Al terminar sus confidencias, nuestro amigo dijo :

– Saldremos a primera hora de la noche, en el vaporcito Z. Su patrón es de confianza.

Me dejará a bordo del mismo submarino.

Nos tendió sus manos para estrechar las nuestras, pero nosotros exclamamos:

– ¡Es aún pronto para despedirnos! Le acompañaremos a usted:

– ¿Hasta Alemania?

– Hasta el submarino. ¡Es demasiado interesante esta coyuntura para que un periodista la desaproveche.

En busca del submarino

Salimos del puerto a eso de las once de la noche, de una noche tormentosa y fría. El muelle estaba desierto y el carabinero que dormitaba en la garita fue el único ajeno al complot que nos vio embarcar. En cuanto al alemán, estaba ya a bordo del Z desde aquella tarde. Poco después de haber embarcado, el vaporcito largó amarras y enfiló valientemente la boca del puerto bajo una inclemente llovizna.

Hasta después de pasada la Horadada no salió nuestro amigo del recóndito rincón del buque en que estaba oculto. Le acompañaba un paisano suyo, también conocido

nuestro, empleado en una explotación industrial de la provincia. Nos estrechamos las manos en silencio, sin decirnos nada, poseídos de una honda emoción. Habíamos tenido la precaución de proveernos de capotes y botas de agua, y esta previsión fue de celebrar. El tambucho de la caseta del timón, donde procuramos cobijarnos, apenas nos ofrecía protección ninguna contra el mar y la cellisca de proa. El pequeño vapor daba unos bandazos tremendos que apenas nos permitían tenernos en pie. Así navegamos un par de horas.

La costa era una mancha negra y sinuosa; imposible apreciar ningún detalle. Pero de improviso surgió de ella un destello de luz. Era el faro de X.

El patrón de bruces sobre la bitácora hizo unos marcaciones aquél punto visible de tierra y volviendo hacia nuestro amigo exclamó:

– Esta es la enfilación

– Tírese entonces veinte millas al Norte y no perder un momento la proa de vista.

Dos horas y media más seguimos avanzando. La costa se dejó de ver completamente y nos envolvían las tinieblas. En el palo de proa fueron izadas tres luces blancas:

– Es la señal, dijo nuestro amigo.

– ¿No sería mejor señal una bengala, un cohete, un trapo empapado en petróleo y ardiendo?

– Desde luego – nos respondió – pero nos vendería. A cualquiera de esas señales que indican peligro, vendrían hacia nosotros todos los barcos que cruzan por aquí. Ante estas señales, no. Según el reglamento de mar solo indican que vamos dando remolque. Los barcos que nos vean seguirán a rumbo y solo se acercará a nosotros el que lo deba hacer ...

El submarino

Serían las cuatro de la madrugada cuando otras luces idénticas a las nuestras surgieron en las olas, a una milla escasa de distancia. El patrón arrió de pronto nuestros fanales; las otras luces dejaron de lucir.

Se volvió a izar una luz roja. Frente a nosotros apareció entonces otra igual.

– ¡Es él! – exclamó nuestro amigo temblando de emoción.

Se moderó la máquina y nos atravesamos a la mar. Media hora después un bulto informe, como un inmenso cetáceo, se colocó balanceándose a unos pocos cables de distancia. Arriamos un bote al agua y pasamos a bordo del sumergible. Aunque nos hubiera costado la vida no hubiéramos renunciado a aquella ocasión que se nos presentaba de pisar con nuestras plantas su férreo caparazón.

En el monstruo de hierro.- Las entrañas de la ballena.- Sumergidos.

Saltamos directamente a la torrecilla de mando del comandante. Éste nos aguardaba en ella embutido en un traje de cuero. Se alumbraba con una linterna sorda, lo que en la mar se llama un ojo de buey. Era alto, delgado, musculoso. No alcanzámosle a ver las facciones, aunque sentimos su voz al saludarnos. Parecía que escondía la cabeza en las nubes.

Un orificio circular que escasamente daba paso al cuerpo de un hombre, se abría a nuestros pies. En el orificio empezaba una escalera vertical del peldaños de hierro. Bajó primero el comandante para enseñarnos el caminos; después bajamos nosotros, a continuación nuestro amigo y el amigo y paisano de éste.

Descendíamos por el interior de un tubo cilíndrico pintado de blanco y alumbrado por bujías eléctricas. A su mitad se abría como una tronera que daba acceso, sin duda, a uno de los sollados; seguimos bajando hasta que nuestros pies tocaron una plancha metálica. Estábamos en una habitación de regulares dimensiones, sin otros muebles que un diván de cuero, una mesa plegable sostenida a una de las paredes por tres bisagras. Sobre la mesa un plano, un cronómetro y una brújula de mano. En las paredes un barómetro, un termómetro, un calendario y un retrato del Káiser. La plancha metálica que nos servía de sostén empezó a palpitar como un trozo de carne animado de vida, pero sin ruido, mansa y suavemente. Nuestro amigo nos indicó que el submarino había vuelto a ponerse en marcha.

De pronto, de entre el corro que forman los tres alemanes hablando en su lengua nativa, oímos una voz en castellano:

– ¡Vamos a sumergirnos!

El comandante, a quién vemos bien pues la luz eléctrica le da de lleno, y que es un muchacho joven y sanguíneo, de cabello rubio e incipiente bigote; hace funcionar una manivela fija en la pared y pronuncia unas palabras ininteligibles ante un tubo acústico.

¿A qué profundidad bajamos?. Luego nos enteramos que a 15 metros. Fue a modo de ensayo, un chapuzón profundo dado en nuestro honor. Volvimos a subir hasta quedar solo a diez metros. Guiándonos el comandante, pasamos por un angosto y largo pasillo de forma tubular. Al paso hallamos a algunos hombres vestidos con la ropa que los mecánicos llaman de buzo, que observan atentamente unos cuadros indicadores como relojes y apuntan números en un carnet.

Llegamos a la sala de máquinas; las paredes destilan aceite. La grasa quemada envenena el aire; llega a faltar la respiración y se sienten alarmantes zumbidos en la cabeza. Sin embargo, se llega a adquirir una sensación de precisión y de seguridad.

– ¿Es dificultosa la maniobra? – preguntamos.

Uno de nuestros conocidos transmite la pregunta al comandante y nos traduce la contestación:

– Basta mover un conmutador, dar vuelta a una rueda: ya ve usted qué sencillo ...

Y como lo dice lo hace. A cada uno de estos movimientos responde el buque como un caballo dócil; nosotros no podemos apreciarlo pero el alemán nos lo asegura baja palabra de honor.

La sensación en las entrañas del monstruo es de inmovilidad. ¿Bajamos? ¿Subimos? ¿Adelantamos? ¿Retrocedemos?. La trepidación es siempre la misma; la trepidación del péndulo fijo en una cuerda ... El comandante nos indica una gran caja de reloj en la que una manecilla de movimiento imperceptible va marcando de 15 a 10, de 10 a 5 ... Son metros y aquél reloj es el Indicador de profundidades. El movimiento

ascensional de la aguja nos va inspirando confianza. Parece que respiramos mejor; no acertamos a separarnos de su lado.

– La observación de este aparato – así como la del estabilizador – nos dice el comandante – por medio de nuestro amigo que nos traduce sus palabras – ha de hacerse escrupulosamente y no puede descuidarse. Si se quiere descender a 20 metros, no hay que esperar a alcanzarlos para parar y lo mismo al subir. Después de parar, el barco sigue con la arrancada adquirida. Hay que pararle un poco antes. Por no hacerlo han ocurrido muchos accidentes.

A flote

Hemos vuelto a subir a flote. Flotamos entre dos aguas, según el comandante anuncia. Cogidos de la mano nos lleva a su cámara y guía nuestra vista hace la lente del periscopio. Está amaneciendo. El mar aparece recortado en círculo, como una bandeja fantástica. Se ve un trozo de costa surgiendo entre la bruma. Pero la vista falta a veces. Los golpes de mar ciegan por completo al observador al empañar la lente. Hay que observar a *tragos* y los golpes de vista han de ser rápidos y certeros.

– Ahí tienen ustedes su barco – nos dice el comandante después de una observación atenta.

Nos inclinamos otra vez: en efecto, en el espejo circular se ve nuestro valiente y pequeño Z humeando como a dos millas de distancia. Subimos a la torre por la misma escalera vertical. El aire fresco, al besarnos de nuevo, pareció que nos despertaba de una cruel pesadilla.

Al despedirnos de nuestro amigo y del amable comandante, éste nos dijo en correcto francés:

– Muchos recuerdos a don Fulano, a Zutano y a Mengano. Dígales usted que ha estado con W. El antiguo oficial del *Ipiranga*. ¡Hemos tomado en el Ancora muchos whiskys juntos!

El regreso

Dos horas después, a mediodía, el Z volvía a dejarnos en el mismo muelle de donde habíamos partido la noche antes. Los tripulante de un vapor pesquero, acabado también de llegar, contaban a unos periodistas, amigos nuestros, que habían visto un submarino a unas diez millas de la costa. No habían podido distinguir su número.

¿Fue un sueño?

Llegado el momento de poner punto final a este trabajo nos asalta una duda, ¿Ha sido un sueño?.

No es la primera vez que hemos soñado y que luego, despiertos, hemos tomado el sueño por realidad,

68.- Entre ladrones

Diario La Atalaya 10 de febrero de 1917

Entramos en el cabaret de los apaches. No se trata lector, de un antro de los bulevares exteriores de París, de ninguna de esas cuevas de la Barrera de Clichy, con que nos aterró en nuestra mocedad Eugenio Sué. Este cabaret en que ahora entramos está situado en el corazón de Santander y es muy conocido de los nocherniegos.

Su aspecto predispone ya al drama. Nada más sórdido ni más hediondo. Sobre el solar de una casa derribada, aprovechando los machones de pared que quedan en pie, improvisando techumbres con trozos de lienzo desgarrado y sucio, formando tabiques con puertas viejas y con tabloncillos de envases, se ha formado un cobijo, de siniestra catadura, a que suelen acogerse a las altas horas, muchas almas náufragas. Nosotros entramos allí acompañados de *El Narices*, que es un respetabilísimo ladrón, para lo que ustedes gusten mandar. *El Narices* nos ha invitado a tomar unas copas de aguardiente de las destilerías del infierno, para contarnos algunas cosas suyas.

Cuando entramos está el antro en todo el apogeo de su animación. Hay unos marineros noruegos borrachos como cubas, acompañados de unos *ganchos* astutos que les meten en copas y esperan la ocasión de desvalijarlos; unos pollos que se peinan persianas y muestran cínicos el impudor violáceo de sus ojeras, un corro separado de los demás, hombres y mujeres de sucia catadura, mal trajeados y hoscos.

El Narices nos los señala tirándonos de un brazo:

– Son del oficio – dice.

Empezamos a beber atrincherados, igual que frente al enemigo, tras una mesa. De pronto callan todas las bocas y todos los ojos convergen ansiosos hacia un mismo punto.

Por la puerta abierta de golpe acaba de entrar, entre un torbellino de viento húmedo y frío de la calle, una hembra elegantísima, bellísima, imponente. Se rebusa mimosa bajo un abrigo de rica piel. Le dan escolta dos mozos elegantes y apuestos. Vienen de una juerga, de una de esas juergas organizadas a base de cocochas y champagne. Han tenido la genialidad, muy frecuente entre la gente bien, de terminarla en el cabaret. Es un snobismo como otro cualquiera.

Los ladrones, los mendigos, hasta los marineros borrachos se sienten subyugados por el lujo provocativo y la hermosura de la cortesana. En ellos se revuelven y se despiertan todos los instintos bestiales. Hay quien mira con ojos ávidos el brazalete y el collar; otros piensan en las opulencias de aquella hembra de festín.

Los señoritos mascullaban frases incoherentes a influjos del alcohol. Se les sirve una botella de no sabemos qué y la arrojan al suelo sin beberla. Ella apura un vaso de agua. Pagan y se van. Les despiden un coro de interjecciones indignadas:

– Eso lo han hecho por afrentarnos – dice uno.

– ¡Nos han pasado la socia por las narices! ¡Es provocar al pobre!

– Es que aquí no hay más que mandrias! – exclama otro.

Poco a poco van saliendo todos. Uno de los noruegos queda dormido sobre un banco; los ladrones, hombres y mujeres, forman cónclave en un rincón, empezando una conversación muy animada.

– Son los que robaron hace seis días en Z – nos dice *El Narices*, apuntándonos el nombre de un comercio.

– ¿Pues no habían salido de Santander? – observamos – la policía dio una batida en todas las casas de mala nota y no halló ni rastro ...

– Claro está – explica el ladrón confidente – ¿Iban a meterse donde sabían que serían buscados? Afortunadamente, entre los ladrones cada día es menor el número de tontos ...

– ¿Pues donde se ocultaron?

– En cualquier Asilo. ¿Hay nada más seguro?.

Inmediatamente después de robar se presenta uno, como mendigo, y pide cama en el Asilo. Se la dan. Se descubre enseguida el robo, y la policía busca en todas partes, menos allí. Su carácter benéfico le pone a cubierto de toda pesquisa. Allí aguanta la borrasca.

El procedimiento nos maravilla por lo sencillo y por lo lógico. Parece mentira que no hubiéramos dado antes con él.

El Narices acaba por sumarse al corro de los ladrones deliberantes y hace nuestra presentación.

– Es un amigo – dice. Se ha escapado del penal del Dueso hace tres días. Hay que taparle.

Todos nos miran con admiración y envidia. Verdaderamente nuestro aspecto a esas horas no es nada tranquilizador. Nos sentimos de pronto investidos de una autoridad y de un influjo extraordinarios. Se nos hace partícipes de varios planes y secretos. Los procedimientos a seguir son bien sencillos.

Se emplea como santera una muchacha joven y no mal parecida, la Trini ... Como esta pueda colocarse de doméstica en la casa elegida para el experimento, ya todo va como por un canal.

Un domingo en que las señoritas salgan al campo ó estén de visita, la Trini abrirá las puertas a la banda y tendrá lugar el saqueo. Para despistar, aquel día la muchacha pedirá permiso para ir a la aldea a casa de sus padres. Pero se llevará una llave en su delantal.

Cuando nosotros intervenimos en las deliberaciones el negocio va ya muy adelantado. Está fijado para la próxima semana. Nos enteramos de la víctima que ha sido elegida, y prometemos nuestra participación en la empresa. El pacto se sella con unas copas de aguardiente. Ya no queda más que esperar ...

Hemos dicho que conocíamos el nombre del próximo robado. Nuestra vanidad periodística está ya satisfecha. El golpe ha de darse en casa del primer inspector de vigilancia don Alberto Muslares.

Está sobre aviso el ilustrado y diligente policía. No se fie de una muchacha morena, alta, de ojos negros y pasionales, pelo ensortijado, vestida con una blusa roja y una falda gris, que llamará a sus puertas hoy ó mañana demandando colocación.

Ni un supuesto padre que, en caso de que se coloque, irá al otro día preguntando por ella.

PICK

69.- El Santander de nuestros abuelos

Los legionarios ingleses

Diario La Atalaya 4 de marzo de 1917

La Montaña revista de la colonia montañesa. La Habana 21 de abril de 1917

1836.- Santander pasa por las trágicas horas de la primera guerra civil. Toda España es un inmenso horno cuyas llamas se reflejan en un cielo plomizo. Años de hambre, de peste, de pronunciamientos, de luchas feroces en los montes.

Santander está sobrecogido en un espasmo mortal. La ciudad muerta; los ánimos abatidos y contristados. Pero he aquí que de pronto viene la nota pintoresca a desarrugar los ceños y a poner un poco de alegría en el fondo negro del cuadro. Esta nota pintoresca la dan los legionarios ingleses.

Nuestros ilustrados lectores recordarán que en virtud de una Tratado suscrito en Londres, el 22 de abril de 1834, entre el marqués de Miraflores, en nombre del Gobierno español; el príncipe de Talleyrand, por su Majestad cristianísima de Francia; lord Palmerston por su graciosa Majestad Británica y Pedro de Morae Sarmiento por el Estado Portugués, los Gobiernos de Francia, Inglaterra y Portugal se comprometían a enviar a España soldados para ayudar a los de la Reina gobernadora a combatir con el carlismo, cada vez más ensoberbecido y más pujante.

Y he aquí como y porqué el comodoro Sir John Hay, mandando dos navíos de vapor, el *Fénix* y el *Salamander*, entró en nuestra hermosa, bahía a fuerza de máquina, entre la expectación de numerosísimas personas, muchas de las cuales veían acaso por primera vez un vapor.

Ocurría esto en el mes de marzo de 1836. El muelle estaba completamente abarrotado de público. Entonces los muelles no eran lo que son hoy, amados lectores, mejor dicho los muelles no existían. El agua entraba en gran parte de lo que hoy son calles y plazas interiores.

Lo que aún es – aunque por poco tiempo – Plaza de Velarde, era un trozo de bahía mas que cubría una sábana azul. El muelle principal era el de Anaos, que inmortalizó Pereda, y allí se congregaban las gentes ávidas de presenciar la entrada de los dos vapores de Sir Hay. Aquellos dos vapores venían llenos de tropas. Según un escritor de la época, entre Bilbao y Santander llegó a haber acantonados unos 9.000 legionarios británicos.

El comodoro Hay saltó a tierra en una falúa brillantemente empavesada que fue a atracar bajo el mismo castillo de San Felipe. Vestía de brillante y pomposo uniforme. Le esperaban allí, amén de todas las autoridades, el secretario de Gobierno del Real Tribunal de Comercio don Luis Antonio del Campo y formando diversos grupos y co-

misiones se veían a los más significados miembros del comercio y de la alta sociedad de Santander en aquella época.

Allí vemos a don José Joaquín Bolado en animada charla con don Joaquín Prieto Labat, a don Santiago Posadillo con don Ildefonso de Huidobro, al conde de Campogiro don Juan López Hoyo, a don Jerónimo Regules, a don Nicolás Vial, al venerable don José Alday y a tantos otros que harían esta lista interminable. Todos enlevitados, con levitas de largos faldones y coronados por los sombreros de alta copa que inmortalizó el lápiz de Ortego.

Sir John Hay va saludando a todos diplomática y ceremoniosamente. Se oyen las frases triviales propias de estos casos:

– ¿Buen viaje Excelencia?

– Bah, un poquito de mal tiempo en el Golfo, nueve días desde Plymouth ...

El comodoro habla en francés con algunos de aquellos señores que se han educado en Burdeos y en Pau.

Unos marineros que habían hecho navegaciones en las fragatas del Astillero discuten sobre las ventajas del nuevo medio de locomoción respecto a los antiguos .

– Eso es una barbaridad – dicen – ¡llevar el fuego a bordo! ¡Quién va seguro ahí?

– No iría el hijo de mi madre – responde el otro. Dame a mi un paquebote como el *Santa Bárbara* para ir al fin del mundo y no una de estas chocolateras.

A todo esto el comodoro, seguido de las representaciones, se ha dirigido al aposentamiento que le tenían dispuesto en las habitaciones particulares del señor capitán de puerto. Allí se recoge durante unas horas y escribe al general Córdoba, que mandaba los ejércitos del Norte, una larga epístola comunicándole la orden que acababa de recibir del Gobierno británico de prestar a las tropas isabelinas la cooperación más eficaz, desmintiendo así a la “Gaceta” que hacía pocos días negaba que se hubiesen requerido auxilios extranjeros. Quizás de entonces viene la frase popular “mientes más que la Gaceta”.

Entre tanto habían ido desembarcando las tropas inglesas que conducían los dos vapores y que a poco de sonar el rompan filas, se habían esparcido por la ciudad llenando los figones y las tabernas.

De qué clase de gente fue la que desembarcó nos habla un testigo ocular – don José Antonio del Río – que alcanzó a verlo siendo niño y que se expresaba así:

Por nuestros recuerdos de la infancia vendríamos a deducir que hubo de dos clases de gentes. La una más moralizada, más civilizada, y esta fue seguramente la que desembarcó en San Sebastián, y la otra indisciplinada por completo, que fue la que desembarcó en Santander.

No se nos olvidan nunca aquellos “inglesotes”, según la expresión general, siempre beodos y haciendo a todas horas y en todas partes las extrañas piruetas del borracho, hasta el punto de ser la risa y el juguete de los muchachos que se pasaban bonitamente en la puerta de las tabernas, parte del tiempo que debieran estar en la escuela, pero que les agradaba, y riéndose de las gesticulaciones y movimientos de los ingleses con su morrión echado hacia atrás, cantando, gritando ó burlando, por-

que sus chispas, y este fue un gran bien para Santander, siempre eran inofensivas, de puro tontas, ó diversión para los demás de puro recias, pues para aquellos borrachos las calles no tenían la anchura necesaria, pues en las angostas y anchas siempre andaban de pared en pared y sus morriones rodando por el medio de la calle y a veces dando con sus sables estocadas al aire como si tuvieran su turbada imaginación llena de carlistas, pero nosotros no recordamos que jamás se metiesen con nadie”.

Sir Hay, que está concluyendo la trabajosa escritura de la carta a Córdoba, la interrumpe ante la algarabía de un grupo de soldados que pasa por la calle. Sale al ancho balcón en compañía de su huésped y exclama mordiéndose los labios:

– ¡Hato de perillanes! ¡Voy a tener que fusilar a todos los borrachos, aunque me quede sin ejército!

PICK

70.- Un verano en Rusia I

Diario La Atalaya 3 de abril de 1917

Aquel verano que pasamos en Rusia en el año de la guerra ruso-japonesa, lo íbamos olvidando ya. Nuevas sensaciones, impresiones más fuertes y recientes, posteriores inquietudes y afanes, fueron borrando poco a poco de la tabla de nuestros recuerdos, aquella visión luminosa y espléndida de las costas del Báltico.

Más de improviso, surge ese sensacional acontecimiento que ha hecho caer de las sienes del Zar la corona de Iván el Terrible, y como por encanto los recuerdos cobran nuevo vigor; los desgastados bajo relieves se animan; las perspectivas tornan a extenderse ante los ojos, y los sentidos se impregnan de fuertes aromas de resina, de sano olor a maderas recién cortadas.

En la monotonía de los viajes comerciales sobre rutas fijas, cayó un día la noticia de que teníamos que ir al Báltico. Todos la recibimos con gozo. Una novedad es siempre una alegría, sobre todo para nosotros. El viaje tenía atractivos imponderables: nos llevaba a aquella Rusia misteriosa, terrible, de novelas espeluznantes, de paisajes nevados, país de estampa y cromo, que veíamos desde niños en las tapas de los estuches y en las paredes de los comedores.

Fuimos influidos de este prejuicio. A él vino a sumarse el peso de toda la enorme literatura rusa, entonces tan en boga. Maximo Gorki había sido una de nuestras últimas lecturas. Sus ideas fuertes y originales; sus descripciones sintéticas y gráficas, habían marcado un surco en nuestra mente joven. Y Tolstoi, con su sociología evangélica, con su extraño misticismo en que la rebeldía se confundía con la sumisión, se enseñoreó también de nosotros.

Llevábamos una idea falsa de Rusia. Para nosotros no existía otra Rusia que la Rusia trágica y atormentada del "Tomás Gardyew". Y el contraste entre lo literario y lo real fue tan violento, tan detonante, que nuestros ojos se negaban a dar crédito a la realidad.

Porque, contra lo que pensábamos, en aquellas altas latitudes en la estación en que las visitábamos, todo era blando, suave, armonioso y dulce. El Báltico en verano es un mar de cuento de hadas. Sus aguas son clarísimas y mansas. Abundan las islas empenachadas de vegetación. Las costas bajas cubiertas de pinares, y entre la esmeralda de los espesos bosques, surgen las manchas blancas de los molinos legendarios, que baten el aire con el enrejado de sus aspas.

El cielo se confunde con el mar. Tienen la misma claridad y transparencia. Una brisa fresquísima riza en las granjas de la costa y en los mástiles de los barcos, cientos de ondulantes banderolas. Esta visión plácida, cuando se llega de las tierras híbridas de

Albi3n, en que todos es negro, el cielo y las casas, las aguas y los montes; en que se aspira carbonilla diluida en el aire y se pisa escoria, tiene el consuelo y el encanto de una visi3n de paraíso. Los bosques de pinos sustituyen a los bosques de chimeneas; los molinos a los cargaderos; los bellos vaporcitos barnizados de blanco, que alimentan sus calderas con madera del bosque y que se deslizan sin ruido por las aguas a los remolcadores insolentes que son como una mancha más en la mancha negra del fondo.

Fuimos a Viborg. Viborg está en Finlandia, muy cerca de San Petersburgo. Es plaza fuerte y su nombre lo hemos oído sonar mucho en el transcurso de esta revoluci3n. La bahía de Truasund está salpicada de un verdadero d3dalo de islitas y de rocas. Tiene potentes baterías, cuyos cañones y casamatas nos expiaban amenazadores. Eran los tiempos de la guerra ruso-japonesa. Hacía pocos días había salido de Viborg parte de la escuadra de Rodjestwensky, a correr la heroica aventura del mar de Corea. Llegamos nosotros deseosos de hablar con la gente, de sorprender la exaltaci3n patri3tica ó el decaimiento en los rostros y en las palabras de los súbditos del Zar que encontráramos.

El primero fue el práctico; un hombrecillo de enmarañada cabellera blanca cuyos largos mechones se le escapaban de debajo de una gorra de plato. A las preguntas que se le hicieron sobre la marcha de la guerra y sobre la situaci3n del país, respondió con una alegre carcajada. Aquella pregunta le parecía por lo visto, una cosa chistosa. La guerra no le importaba nada absolutamente. Lo esencial para él era dejar bien fondeado nuestro barco.

Luego llegaron los señores de las aduana. El aduanero es siempre un tipo digno de estudio, es como un anticipo de la naci3n. De su psicología se puede deducir la del pueblo que representa, ante los forasteros. La diferencia entre el carabinero español y el oficial del Custom-office inglés y el *douanier* galo, marcan la diferencia entre las razas respectivas. Cada uno se conduce con arreglo a su sangre, a sus tradiciones, a su instinto. Los aduaneros rusos que nos visitaron eran hombres de pocas palabras. No prestaron atenci3n a los víveres, a los licores, al tabaco, según ocurre en todas las aduanas del mundo. Empezaron preguntando por todos los libros y folletos que iban en el barco, periódicos con preferencia. Y así que los tuvieron reunidos todos en la caseta de Derrotas, sellaron y precintaron la puerta para que no se los pudiese sacar sin su permiso. Todo bajo la coacci3n de severísimas penas fiscales. Este vigor, recordáramos haberle visto empleado en Inglaterra con los vinos y en Alemania con la salud – todos los tripulantes y viajeros son sometidos a una escrupulosa inspecci3n sanitaria –. Del precintado de libros y papeles no teníamos ningún antecedente.

¿No está en ese pequeño detalle, todo el proceso de la vida y de la historia de esos países?.

71.- Un verano en Rusia II

Diario La Atalaya 13 de abril de 1917

Nuestro fondeadero en Viborg estaba materialmente cercado de bosques. Era un ancho círculo de agua, un gran lago transparente y pacífico, ribeteado por todos lados por una espesa y densa cortina boscosa.

La ciudad quedaba muy distante. Había que ir a ella siguiendo la vía de agua de la ría, en unos pequeños vaporcitos que en vez de carbón alimentaban sus hornos con árboles jóvenes, con troncos cortados en menudos trozos.

En aquellos días estivales que pasamos allí, nuestro fondeadero del bosque era como un escondrijo ideal. El viento llegaba cargado de perfumes, acres y duros. Había abundante caza y ello nos proporcionaba una distracción. Todas las tardes, a la hora del crepúsculo, casi sin sombras seguido de una noche tan clara que apenas se diferenciaba del día, salíamos en una ballenera a recorrer a golpe de remos, los linderos del inmenso pinar. Alguna vez descargábamos una mala escopeta sobre un ave acuática, otra vez poníamos pie en la selva, y derribábamos algún pino joven para traerle a España, donde esas perchas, largas, delgadas y flexibles son muy estimadas para vergas de las pequeñas embarcaciones. Esto lo teníamos que hacer con gran cuidado, pues aquellos bosques, propiedad del Imperio, están escrupulosamente vigilados y la rotura de un árbol se castigaba muy severamente.

Una vez que llevábamos algunas de estas perchas a remolque de nuestra ballenera, una falúa de los guardianes trató de darnos caza ó así nos lo pareció a nosotros, y pasamos un susto mayúsculo. Durante muchos días estuvimos sin repetir aquellas excursiones depredatorias.

A las pocas horas de haber dado fondo, sentimos en todos los recodos de la ría, un confuso estrépito de sirenas, de bocinas y de toda clase de silbatos. Pronto vimos el agua sacudida por muchas hélices y varios vaporcitos surgieron en nuestro fondeadero. Cada uno llevaba a remolque una larguísima y voluminosa estiba de tablas, alta y levantada como un viejo navío. Era nuestra carga.

Sentada sobre estas estibas bajaba, desde la ciudad, la gente que había de proceder a subirlas a bordo. Porque en estos países exportadores de madera, se utiliza el agua de los ríos como vías de comunicación; se abandonan los tablones al agua formando grandes almadías y se confía su conducción a la corriente ó cuanto más, se los remolca, como en el caso este, utilizando vaporcitos que se alimentan también de leña.

Una de aquellas almadías, tan larga como nuestro barco, vino a acoderarse al costado de estribor, amarrándose concienzudamente; otra lo hizo por babor. Tan sólida era la

trabazón de unas tablas con otras que constituían verdaderos navíos. Se podía haber hecho en ellos un viaje largo por mares tormentosos.

Apenas al costado, los obreros que venían sobre los tablones empezaron a trabajar. Eran unos hombres altos, delgados, pronunciadamente morenos de ojos melancólicos y largas melenas. Encorvados hacia adelante, parecían abrumados por un hondo pesar. Pocos tenían barba y los que la tenían la llevaban pobladísima, larga y descuidada. Pero eran los menos. Los más lucían largos bigotes negros, cuyas puntas caían desmayadas sobre los labios, como dos colgajos peludos.

Vestían altas botas de cuero que les llegaban hasta más arriba de las rodillas. Y para soportar el roce de las enormes vigas, se cubrían el pecho y las piernas con fuertes delantales ó petos de cuero y badana. Hablaban muy poco. Se pasaban horas y horas entregados a la faena sin modular palabra. Cuando tenían que hablar algo, lo hacían por monosílabos y sin levantar la vista del suelo. Parecían una gente triste, abúlica y desorientada.

Trabajaban como por ritmo, porque no habían hecho nunca otra cosa, pero sin entusiasmo, sin alegría, con un cansancio que, aunque no llegaba a alcanzar al cuerpo ni a los músculos ágiles y fuertes, se transparentaba en la melancolía de los ojos.

Tenían una destreza y una maestría especiales para el trabajo. Vigas de 14 ó más metros, que no se pueden levantar entre ocho hombres, las manipulaban como si fueran pluma dos de ellos. Iban armados unos picos de afilada punta. Clavaban el pico en la madera y la arrastraban ligera y fácilmente, como si hubiera perdido todo su peso.

Hemos visto trabajar a muchos hombres, en muchos puertos. Pero aquella maestría y aquella ligereza de los rusos de Viborg, no nos la ha recordado luego nadie.

JOSÉ DEL RÍO SÁINZ

72.- Por la costa pintoresca

La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 14 de abril de 1917

Hay percebes de dos clases: algunos de ellos, como sabe el lector, pertenecen al infinito número de los “intelectuales” en quienes apenas brilla la inteligencia. Eso de ser percebe representa un gran porvenir para un literato con tal que haya quien decida y espléndidamente le proteja.

Los otros percebes, los que comen, los que se saborean, las que nos despiertan el apetito con su salitre no tendrán, como pueden tener los percebes literatos, su drama, ó su comedia, ó su juguete cómico; pero tienen tragedias.

“¡Y aún dicen que el percebe es caro!” podemos escribir recordando el título de un cuadro célebre. No; el percebe no es caro nunca, aunque solo den un puñadico por un real. Es decir, sí es caro cuando quien se lucra es la que los compra barato para venderlos a buen precio. No lo es cuando se le pagan directamente a quien los ha pescado.

La “veda” de los percebes debiera imponerse todos los días del año en que al mar se le hinchan las tan temidas y nunca vistas narices. Y también en los días en que el mar está en calma, esa “veda” debiera regir en ciertos sitios de la costa donde es una imperdonable temeridad el trepar por las rocas. Porque todas las hazañas de los más audaces alpinistas son un paseíto por la carbonilla del Boulevard comparadas con los actos de frío valor que realizan algunas pobres mujeres, cuando descienden ó bajan por los peñascos azotados por el oleaje, en busca de percebes.

No soñemos con la posibilidad de reglamentar esta pesca, de someterla a prescripciones que tiendan a hacerla menos peligrosa. No hay modo de evitar que quien esté muy necesitado se arroje al mar desde las rocas en que se asienta la farola ó se decida a dedicarse a la arriesgada pesca de percebes. Contra el suicidio no hay ley posible. Ni siquiera se asustaría a los suicidas condenándolos con la pena capital en el caso de que consumasen su delito ...

Un mujer fue arrebatada por una ola el sábado en las Quebrantas, donde el mar “sabe” deshacer en pocas horas un barco, dejándole convertido en un casco roto, por unos lados hundido y por otros descostillado. ¿Qué no serán capaces de hacer allí las olas con una pobre mujer que se ocupa en la pesca de percebes, quizá para llevar un poco de pan a sus hijucos con el producto de su venta?

¿Anular a fuerza de prohibiciones; extinguir esa “rama” de la industria pesquera, tan peligrosa como la pesca de altura en días tempestuosos? No habría modo de conseguirlo. El hambre da muchas cornadas y tiene tanta fuerza arrolladora como las olas y estrella a cualquiera contra las rocas puntiagudas, cortantes de la indigencia,

y el suicidio consciente a que empuja la necesidad ofrece una variada multitud de variaciones, contra las cuales no hay reglas profilácticas, ni aún cuando se le pida al conde de Romanones el Decreto de su sistema preventivo, encaminado a evitar el represivo.

Los percebes que se comen tienen sus tragedias y por eso se explica que cuando el comprador exige media arroba por un real, le diga la vendedora :”¡Ay, hijo! ¡Qué poco sabe usted lo que cuesta pescarlos!”.

X

73.- Los dramas del mar

La historia de Benito Rivas

Diario La Atalaya 7 de mayo de 1917

En la historia de la navegación hay una página horrenda: el naufragio de la *Medusa* y el suplicio de sus náufragos sostenidos en balsas a través de la inmensidad del mar Atlántico del Sur. Este hecho histórico, que aún se recuerda con horror en Francia, marca el límite máximo del sufrimiento humano. Nunca ninguna criatura ha estado sujeta a pruebas tan crueles como aquellos desdichados. El hambre, la sed, el abandono, el horrendo calor de los trópicos sobre las tablas de la balsa, y el delirio que les llevó a saciar su hambre y su sed, con carne y sangre humana.

En este episodio se inspiró Julio Verne para escribir las páginas trágicas del Chancelor. Marcha tan de acuerdo, la inventiva del escritor con el relato de los náufragos supervivientes, que hay momentos en que se confunden. Sin embargo, al leer muchos las páginas de la novela, habrán exclamado, olvidándose ó ignorando el caso de la *Medusa*:

— ¡Esto es imposible!

Si hoy queda alguno de estos incrédulos, le recomendamos que pase por el Hospital de San Rafael. Allí, en la sala de San Sebastián, cama 26, hay un hombre joven, que sufre atroces dolores y que puede servir de ejemplo vivo de lo que puede resistir el organismo humano en su lucha contra la muerte.

Aquel hombre se llama Benito Rivas y es un superviviente del naufragio del *Bil Men Alde*, un brick barca bilbaíno. A sus desventuras, a su trágica odisea y milagroso salvamento nos referimos ayer, englobando esta información de por sí tan interesante en otra información general. Hoy, sin tantos apremios de espacio y tiempo, vamos a conceder a este caso toda la atención que merece.

Hablando con Benito Rivas.- Aventurero y español.- Su embarque en el brick.

Pálido y desencajado, con el aspecto cadavérico y la huella del dolor en el rostro, aún conserva, Benito Rivas, en los ojos el fuego y la energía de la vieja raza. Pertenece a esa raza aventurera de marinos gallegos, que salen por esos mares de Dios; navegan en buques de todas las nacionalidades; pisan todos los puertos, y un buen día, con un puñado de oro extranjero en el bolsillo, vuelven a su humilde lugar, se casan con una rapaza, que les aguarda fiel, y fundan un hogar campesino. Esto si un ciclón no les sepulta en la inmensidad del Océano ó unas fiebres malignas no les abaten en tierras remotas.

Benito Rivas es de estos hombres. Después de navegar en barcos españoles, se em-

barcó un día en una fragata rusa. Este barco le condujo a América y allí, en un puerto de los Estados de la Unión, se encontró atracado al muelle un hermoso velero que enarbolaba la bandera española. Era el *Bil Men Alde*. Aquel barco iba a salir para España. Benito, después de una larga ausencia, sentía la añoranza del terruño. En sus bolsillos tenía hasta 37 águilas de oro. ¡Un caudal! Poco trabajo le costó encontrar plaza en aquel barco que había de rendir viaje en España.

Se embarcó en el *Bil Men Alde*, nuevo y flamante; con sus 500 toneladas de desplazamiento; con una carga de madera para los talleres Euskalduna de Bilbao. Era todo lo que necesitaba el bravo mozo. Pronto se estableció entre él y el resto de los tripulantes esa leal camaradería de los navegantes antiguos, y que se conserva vigorosa en los barcos de vela, que parecen relicarios de las virtudes de los viejos hombres de mar.

La tripulación del brick bilbaíno no podía ser más heterogénea. El capitán era de Portugaete; el primer oficial, don Manuel Pascua, de Sevilla; el alumno de Náutica, don Cecilio Alday, de Bilbao; el cocinero, Antolín Coello, de Bilbao; y de los marineros, uno era negro de las Islas Barbados; Manuel Martínez de Huelva; un italiano llamado Natalino Mari; un chileno Manuel Barreiro; otro chileno Manuel Leyva y el Benito Rivas.

En el Golfo de Méjico.- Corriendo a la capa.- Un hombre al agua.

La fecha de mi embarque – nos dice Rivas – fue el 1 de enero. Dicho día salimos de Goodport, y sin novedad navegamos por las aguas del Golfo de Méjico, cuando el 25 empezó a desarrollarse un temporal furioso. Ante su violencia el capitán ordenó ponerse a la capa y así estuvimos corriendo el tiempo por espacio de quince días. Cada día que pasaba, el ciclón aumentaba en violencia y la situación del brick llegó a hacerse verdaderamente crítica. Un día hubo precisión de subir a la arboladura, y estando en la gavia alta del trinquete el chileno Manuel Leyva, la fuerza del viento le arrebató y el desgraciado desapareció entre las olas, sin que fuera posible prestarle ningún auxilio.

Poco después la fuerza del huracán tronchaba la arboladura como si se tratase de débiles cañas. El palo mesana faltó por la misma fagonadura; el mayor lo mismo, y el trinquete por la encapilladura alta. Además se abrieron en el casco diversas vías de agua. Los tablones de la estiba, arrebatados por las olas, servían de arietes, que golpeaban y agujereaban los costados.

El barco tumba.- Situación horrible.- A la merced de Dios.

Así llegó el 4 de febrero. Aquel día le pasaron espantosamente, entre aquel caos de agua y viento. La tripulación, sobrecogida, se había encaramado sobre el tambucho de la cámara, temiendo a cada momento que las olas les arrebatasen de a bordo.

A las dos de la madrugada del día 4, estando Benito Rivas al timón, un furioso golpe de mar hizo que el barco perdiese la estabilidad por completo y tumbase por estribor. Con la violencia del golpe Benito quedó aplastado contra la rueda y las cabillas se le clavaron en las ingles. A pesar de lo atroz de las heridas, el instinto de conservación

le sobrepuso al dolor mismo y no lo sintió. Se zafó como pudo de los restos de la jarcia que le rodeaban y trepó sobre la obra viva del navío que quedaba sobre las olas. Allí encontró a sus compañeros que habían hecho lo mismo que él. El capitán pasó lista con la mirada, sin pronunciar una palabra. Por un verdadero milagro no faltaba ninguno. Pero ¿Podrían resistir en aquella situación hasta que recibieran auxilios?

Cuatro días mortales.- Muerte del capitán.- El negro se vuelve loco.- Intentos de suicidio.

Para que no les arrebatase el mar, tenían que estar agarrados a los cáncamos ó a los restos de la jarcia que colgaban de la mesa de guarnición. Al volcar el barco desaparecieron todas las provisiones; no había ni qué comer ni qué beber. Había que esperarlo todo de la Divina Providencia.

Aquella noche transcurrió entre grandes angustias; pero el hambre y la sed no atormentaban todavía. Se dejaron sentir sus torturas al día siguiente. No se vislumbraba ningún socorro, ni amainaba el tiempo.

El día 6 fue inenarrable. En la posición en que estaban los náufragos no podían dormir; no habían probado bocado, ni bebido una gota. El capitán murió extenuado a primera hora de aquella mañana. El tripulante negro perdió por completo la cabeza. Trató varias veces de arrojar al agua, lo que impidió Rivas:

– ¡No sabe usted lo que me hizo sufrir aquel desgraciado! – nos dice todavía con ojos de espanto. El pobre negro dejó de existir la tarde de aquel mismo día.

Los siete hombres que quedaban vivos, acosados por el hambre, se decidieron a comer algas, que les produjeron vómitos atroces. Para apagar su sed bebían agua de mar. El primer oficial, más débil que sus compañeros, estaba inmóvil, como muerto.

– Para calmar su sed – agrega nuestro interlocutor – tenía yo que coger agua de mar entre mis manos y refrescar su boca.

El día 7 casi todos los que quedaban vivos trataron de poner fin a sus sufrimientos arrojándose al mar. Aquel mar estaba poblado de tiburones, que seguían a aquel féretro a flote, seguros de que habían de tener opíparo festín.

Nos dice Benito que tuvo que hacer supremos esfuerzos para disuadir a sus desesperados compañeros.

– De morir, morir en estas tablas – les dijo. – Así al menos no os comerán los tiburones. Esta ingenua reflexión bastó: los dientes de aquellos hombres decididos a todo, rechinaron ante la idea de que podían ser pasto de los monstruos.

En estas condiciones amaneció el día 8. Las fuerzas se acababan por momentos, y todos sabían que aquel día no verían ponerse el sol. Pero he aquí que hacia las ocho y media de la mañana, apareció, a cierta distancia, la huella del humo de un vapor. Todos los moribundos se pusieron en pie, como movidos por un resorte. Agitaron sus camisas en el aire, poblaron el espacio de alaridos.

Los del vapor les vieron. Se trataba del petrolero inglés *Belisa*, que arrió una chalupa al agua y recogió a los desgraciados.

¡Salvados!.- Una guiñada providencial.- En el hospital de Glasgow.- A bordo del Izaro. De milagroso, reputaron los náufragos aquel salvamento y mucho más cuando les dijo el capitán inglés, que el haber pasado por aquellos parajes se debía a ir un viento fuera de rumbo. Es guiñada providencial fue lo que les salvó; unas horas más abandonados y el mar hubiese tragado todas las huellas de aquel drama. El barco inglés, en que fueron solícitamente atendidos, se dirigía a Inglaterra, y allí condujo a los náufragos.

A los cuatro días de estar en el barco salvador, Benito Rivas se puso a la muerte. Las heridas se le habían ulcerado y el cuerpo se le llenó de tumores. Al llegar a Glasgow ingresó en el hospital, donde sufrió dos operaciones. Sin estar restablecido se le embarcó para España en el vapor *Izaro*.

Para el capitán del *Izaro*, don Antonio Coloma, tiene el desgraciado marino frases de intensa gratitud. Durante la travesía de Glasgow a Santander, le dispensó toda clase de atenciones, cediéndole su camarote y su litera.

Abandono lamentable.

El humilde héroe de esta tragedia perdió en el naufragio todo lo que poseía. Sus ahorros de muchos años, su equipaje. A bordo del *Izaro* los tripulantes, compadecidos, le entregaron unas pocas pesetas. Es todo lo que poseía al entrar en nuestro Hospital. Allí se encuentra, abandonado en una sala común, sin que se le hayan liquidado aún sus haberes. Nosotros creemos que la casa armadora tiene el deber de socorrerle.

Varios marineros, uno de los cuales había navegado con él en otros barcos y que le reconoció al verle en el muelle, le visitaron ayer, socorriéndole.

Pero esto no basta. A ese hombre inválido en plena juventud, protagonista de ese drama horrendo, tienen el deber de ampararle aquellos por quienes se jugó la vida. Nosotros creemos que lo harán.

74- El olvido del mar Ni literatura ni folklore

Diario La Atalaya 10 de julio de 1917

Si la carta geográfica que tenemos delante de los ojos, no nos convenciera, nos resistiríamos a creer que España es un pueblo marítimo. Vivimos en el olvido completo del mar. Hay gentes que viven en algunos de nuestros principales puertos y solo de tarde en tarde se asoman a la línea de los muelles. Hablar de buques, de viajes, de negocios náuticos a la mayoría de los españoles, es como plantearles ecuaciones de segundo grado.

Por desamar al mar, hasta se ignora geografía y se olvida que el litoral de España forma una inmensa comba que se extiende desde San Juan de Pie del Puerto hasta cerca de Cérbere, en el otro extremo de la frontera francesa.

No es el mal de ahora. Los españoles nos hemos preocupado siempre de las cosas de tierra adentro. Hemos tenido navegantes insignes, que han escrito las mayores epopeyas que los hombres pudieran realizar sobre la tierra. Sin embargo, estos héroes, los Quirós, los Mendaña, Los Legazpi, los Oquendo, son casi desconocidos para el vulgo. No tienen leyenda ni tienen folklore, ese folklore de que disfrutan hoy hasta los fenómenos de la tauromaquia.

Hemos echado un vistazo sobre la literatura nacional y muy poco hemos visto que con el mar se relacione. En Suiza, pongamos por pueblo mediterráneo, se habrán escrito, seguramente, más cosas del mar. Aquí, donde Reverte tiene un romancero, no le tiene don Alvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz. Esto es un dolor, porque es el testimonio de nuestra decadencia. Ello habla de la responsabilidad de los gobiernos que se han sucedido en España durante siglos y que no han sabido encauzar los ideales españoles camino del mar.

Nosotros, que hemos hecho la vida práctica de la navegación con gentes de todas las regiones españolas, no recordamos ninguna copla, ningún romance, ninguna balada que hable de la tradición náutica española. Los marineros españoles solo conocen los cantables de las zarzuelas ó los couplets de las cancionetistas. Exceptuando, por ser de justicia, algún zortziko vasco, algún quejumbroso canto gallego, algún cantar de circunstancias que se canta unos días y que se olvida luego. Por ejemplo uno que se cantó a bordo del *Pedrosa* perdido hace años:

*Pedrosa santanderino
¿donde están tus valentías,
que en el Canal de la Mancha
misericordia pedías?*

Ó este otro que oímos cantar en otro barco:

*Día de Nuestra Señora
día triste para mí,
que en el Canal de la Mancha
en grave apuro me vi.*

En los barcos de vela suele haber algunas coplas que pudiéramos llamar didácticas. Así una:

*Si quieres saber, María
cómo se carga el juanete,
arría los escotines
y carga los chafaldetes.*

A esto, y al conocido:

*Marinero sube al palo
y dile a la madre mía
que se acuerde de aquél hijo
que en la marina servía*

queda reducido nuestro folklore del mar. Y si de las coplas populares pasamos a los intelectuales ¿qué se ha escrito del mar que merezca la pena de recordarse? Dejando aparte la inmortal Sotileza y alguna de las que pudiéramos llamar novelas de costa, no recordamos casi nada. Falta en nuestra literatura la novela oceánica, de circunnavegación. Pío Baroja hizo recientemente un ensayo feliz con sus Aventuras de Shanti Andía. Pero no tenemos, ni hemos tenido ningún Fenimore Cooper.

Ahora escritores como Tomás Morales y Juan Pujol, han tenido aciertos notables escribiendo poemas de los buques y de los puertos. Pero nadie les ha secundado, ni aún ellos mismos han reincidido. Esto prueba que falta ambiente.

Frente a esta incuria, los ingleses han creado una literatura y una leyenda marineras. Esa literatura creó a su vez a los vencedores de Trafalgar y a los dominadores de todos los mares. Así como nuestro romancero es un romancero de tierra adentro, de la triste tierras esteparia, Vivar, Alarcos, San Pedro de Cardeña, Roncesvalles, el romancero inglés es el romancero del mar del Sur, el romancero de los piratas y de las conquistas, el de los bucaneros y filibusteros. En vez de nuestro Cid, héroe que apenas vio el mar cuando hubo conquistado Valencia y que al ver el mar murió, tiene el Drake, el ladrón elevado a héroe, nacido en el mar, criado en el mar y muerto en el mar.

Alguien creará que todo esto es pueril, pero no lo es para un pueblo que tiene el litoral de España. Se nos enseña a ponernos de espaldas al mar, sin ver que solo del culto al mar puede venimos la fuerza y la vida.

En un notabilísimo artículo "Sailors Choirs"(cánticos del marinero) que publica The Nautiesal magazine, prueba Mr. Curtis Browm la influencia que tienen estos cánticos en algunos países y la fuerza que ejercen sobre las multitudes.

Estaba yo en Sydney, algunos años hace – dice Curtis – y asistí a un gran concierto que estaba anunciado. La principal atracción consistía en una diva del país que cantaba maravillosamente.

Empezó cantando un Scherzo ó alguna cosa análoga y siguió con una Reverie, todo muy dulce y muy delicioso. Como el público la aplaudía calurosamente, ella no sabiendo como corresponder a aquellas manifestaciones, se adelantó hasta las candilejas e imponiendo silencio exclamó:

¡Todos los marinos de pie! ¡Y cantad conmigo, muchachos!

Instantáneamente, más de cien hombres se alzaron como movidos por un resorte, marineros de todos los mares y de todas las clases y condiciones. La artista, entonces, acompañada por la orquesta lanzó los versos de la vieja balada de los barcos:

I dreamed a dream the other night. Lowlands, Lowlands, away me John; I dreamt a ship came into sight. The lowlands ¡hurra!.

Al oír este canto, que habían cantado en el mar sus abuelos, todos cerraron los ojos y se vieron dentro de un bergantín, moviendo el cabrestante. Hubo un estremecimiento y al segundo verso, todo el público puesto en pie, lo coreaba como si se tratase de un himno nacional.

De los viejos cantos de marineros, además del Lowland, el más hermoso, deben citarse Sally Brown, The Río Grande, Stonmaong, Heave Away. Estos pueden considerarse como cantos de leva ó cabestrante. Hay otros de cofa, que los cantan los gavieros y que son el Renben Razo, Blow boys blow, Old bonney y Whisky Johnny.

Cantando estos cantos de una ingenua y tosca poesía, se han formado las generaciones que hoy dominan el mundo. Como muy bien hace observar el citado Curtis, en Australia los cantan todos con orgullo, reconociendo que todo se los debe su país a la marina y que el menor tributo que puede pagársela es cantar a sus héroes y a su bajeles favoritos.

¿Cuándo se ha hecho en España nada de ésto?

JOSÉ DEL RÍO

75.- El olvido del mar

Cantos marinos de Inglaterra

Diario La Atalaya 11 de julio de 1917

Ya decíamos ayer que en nuestro riquísimo y magnífico Romancero, casi no existen romances ni leyendas del mar. Y como contraste citábamos la espléndida, rica y copiosa colección de cantos marinos que se encuentra en la literatura del Reino Unido, tan inferior por los demás conceptos a la nuestra.

Son estos cantos, dentro de su tosquedad y rudeza y quizá por eso, una de las formas más bellas de la poesía inglesa. Laten en ellos los sentimientos más puros y levantados, expresados en una forma sencilla e infantil. Son, por lo regular, tonadas hechas a base de un ritmo fuerte, para acompañar con él, los trabajos manuales de a bordo. Por eso se clasifican en cantos de cabrestante, cantos de mastelero, de cofa, etc ... Cada uno tiene un ritmo y un aire especial, según la índole del trabajo. Pero en todos se encierra un motivo sentimental ó glorioso – una rubia novia lejana, un sacrificio heroico – y esto les diferencia de los estribillos, generalmente monosilábicos de los trabajadores de otros países.

Casi todos estos cánticos se refieren a los días de la Reina Isabel – la Good Queen Bess – (la dulce reina Isabelita) como mimosamente se la llaman en los romances.

Esto se explica porque aquél fue el periodo heroico de la marina inglesa; cuando los piratas infestaban el mar de las Antillas, asaltando los galeones españoles e invadían el mar Pacífico.

Sin embargo, algún canto de estos, como el Lowlands a que aludíamos ayer, es anterior al descubrimiento de América. El origen de la palabra Lowlands, paraje imaginario como el país de Tipperary, se remonta a una remota antigüedad, dice Mr. Curtis. La misma palabra, Lowlands se encuentra en otro romance, ya en desuso y cuyo original puede verse en el Museo Británico.

Mr. Curtis, en el excelente estudio que hace de estos cánticos, recuerda haber oído los primeros versos del Lowlands, siendo él un niño, al contramaestre de uno de los clippers dedicados al tráfico del té en China. Estos versos eran así:

*Hubo un barco hermoso
el Golden Vanitée*

*Yo temo que lo hayan apresado los turcos
que lo hundirían en Lowlands, Lowlands
que lo hundirían en Lowlands, Low ...*

La voz Lowlands, que por primera vez aparece en el romance inglés, se va repitiendo a través de este cántico a modo de estribillo.

Parece indudable, dice Mr. Curtis, que hace muchos siglos debió existir en Inglaterra un buque llamado *Golden Vanitée* (Dulce ilusión) que estuvo en peligro de ser hundido por los turcos, en un lugar llamado Lowlands.

Hay un cántico marinero muy interesante para los españoles por referirse a la época en que la Gran Bretaña estuvo amenazada por la Armada Invencible. He aquí su traducción:

*Contra los invasores sin piedad
contra los planes de los malvados
¡socórrenos Dios nuestro!
Aniquila a nuestros adversarios
Hunde en lo profundo, sus potentes navíos
deshaz su fuerza y su valor
¡Oh Dios nuestro, ármanos!
¡Por Jesucristo bendito!
Aunque la España cruel y la Parma
vengan con incontables legiones
¡Oh Dios, ármanos contra ellos!
Para poder morir por nuestra patria
Nosotros no cambiaremos de Credo
y si el mismo demonio viniese
haz que le volvamos al infierno ...*

Este canto debió ser una especie de plegaria que se cantó en los barcos del Drake, cuando la poderosa Armada Invencible avistó las costas inglesas y sembró en ellas el terror. Se ha conservado, sin variante ninguna, hasta nuestros días.

Las largas y porfiadas pugnas navales con Francia, han inspirado otros muchos cánticos. Uno de los más bellos es el que refiere la lucha de el navío *El Terrible*, mandado por el capitán que llevaba el nombre simbólico de Mr. Death (el caballero de la muerte en castellano). Cada estrofa va seguida del siguiente estribillo:

*And here let the muse her poor
tribute bequeath to one british hero
this brave captain Death*

(Mi musa rinde un humilde tributo a un héroe inglés, al bravo capitán Muerte).

Hay otra canción bellísima llena de gracia pícara, de esa picardía sin veneno, propia de los niños grandes. Se titula *Sailors for my money* (marineros por mi dinero), dice así:

*Usted, gentleman inglés
que vive cómodamente en su casa
¡cuán poco piensa en los peligros de la mar!
Mientras el placer le rinde a usted
nosotros luchamos contra las tormentas
los marineros deben ser valientes
ningún peligro debe amedrentarlos*

*con toda clase de tiempos
deben mantenerse a rumbo
ya subidos al mastelero
ya en la cavernosa cala
mientras el viento huracanado sopla*

El estribillo de esta bellísima canción es *When the stormy winds do blow* (cuando el viento huracanado sopla).

Pero las más bellas de todas las canciones, porque entre sus versos sencillos y toscos como concebidos por niños se filtra un aire de epopeya, son las de los bucaneros y piratas del mar de las Antillas y del mar del Sur.

De ellas nos ocuparemos en otro artículo.

JOSÉ DEL RÍO

76.- Nuestro olvido del mar

Cantos de los piratas

Diario La Atalaya 20 de julio de 1917

Prometíamos ocuparnos en nuestro artículo anterior, de los cánticos y romances náuticos ingleses que proceden del tiempo de los piratas. Esta es, a nuestro juicio, la literatura épica por excelencia; aquella donde se rebela, en toda su desnudez, el alma bárbara, primitiva y admirable de aquellos tiempos.

En nuestro daño fueron las depredaciones de aquellos piratas; a ellos se debió el decaimiento de España. Como españoles odiamos al Drake, a sir Hawkus, al comodoro Anson y a tantos otros debiladores de nuestro poder. Pero como hombres, admiramos aquella resolución no desvirtuada por ninguna sensiblería; aquella piratería practicada en nombre de un pueblo recién nacido que aspiraba a vivir, y para vivir necesitaba hacerse un hueco, fuese como fuese en el banquete de la vida.

Los corsarios ingleses en los siglos XVII y XVIII, no fueron otra cosa que lo que hoy son los tripulantes de los submarinos alemanes. Unos y otros luchaban y luchan, contra un poderío formidable. A vencerle iban y van por todos los medios; por el ardid, por la emboscada, por el desprecio fiero de la vida; por la astucia. Llámese lo que se quiera este modo de pelear, se resume en una palabra sola y única: heroísmo.

Nuestros antepasados llamaban pirata y ladrón al Drake. Hoy se le venera como un héroe. A la guerra de los submarinos se la llama hoy, por algunos periódicos, guerra de piratas. Nuestros hijos y nuestros nietos llamarán guerra de héroes.

Podemos copiar, aplicándolos al Drake, los célebres versos de Quintana:

*¡Inglés te aborrecí
héroe te admiro!*

Los piratas han dejado en la literatura inglesa un folclore de tanto valor épico como la Iliada. En España donde a estas cuestiones del mar se las concede un valor secundario, este poema del mar es poco conocido.

Hay un romance en que se canta la toma de Puerto Bello por el almirante Vernon en el año 1734. Catorce años antes una expedición contra la plaza dirigida por el almirante Hoasier había fracasado trágicamente. Tres mil marinos ingleses habían muerto – dice Mr. Percy Cross, historiador de estas campañas – no de bajas sino de fiebre amarilla y de otras pestes. Y el romance, al comparar la hazaña de Vernon con el desastre de catorce años antes, dice así:

*Cerca tienen Puerto Bello
emergiendo entre las olas,
nuestras barcas se aproximan*

*en la noche entre las sombras,
y mientras Vernon completa
del español la derrota
los marinos todos,
en vergas y en cofas
beben el ron de Jamaica
a la salud de la flota.
Oíd, oíd marineros,
esta lamentable historia,
el espíritu de Hossier,
se levanta de la fosa:
¡Hossier encontró la muerte,
donde halláis vosotros la gloria!
Para que el triunfo sonría
otros entregan toda
su sangre; regad con lágrimas
de los laureles las hojas!*

Nosotros nos declaramos incapaces de traducir a romance castellano la balada inglesa. Nuestro insuficiente conocimiento del idioma hace que las imágenes al traducirse pierdan fuerza, ingenuidad, frescura. Igual ocurre con los giros de candor infantil, y de fuerza épica que solo en una lengua ruda y marinera pueden tener sabor de mar. El romance castellano se amolda maravillosamente al espíritu de la llanura, de la estepa. Hay en el romancero polvo, calor y ruido de armaduras. Pero no se presta a las canciones del mar, a los himnos de los piratas, que en cambio la literatura popular inglesa interpreta fielmente, copiando en su estribillo el vaivén de las olas y el ritor-nello de los vientos.

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

77.- El andar de los buques de vela

Diario La Atalaya 1 de septiembre de 1917

En España apenas se presta atención a estas cuestiones de la mar. Ya lo hemos dicho muchas veces. En cambio, en Inglaterra, en Alemania y en otros países, la opinión sigue con interés el desarrollo de la vida náutica, la historia de todas las navegaciones y sobre detalles, que a nosotros no nos merecen un breve comentario, se escribe una vasta y copiosa bibliografía.

¿Qué se ha escrito en España de los barcos de vela? ¿Qué sabemos nosotros de la navegación española, en la última mitad del pasado siglo, antes de la aparición del vapor?. Sabíamos que había fragatas, bergantines, bricks, que llevaban nuestro pabellón por todos los mares. Pero de esos buques no nos han quedado ni los nombres, ni sus viajes dejaron en nuestra literatura el menor rastro.

Vienen estos pensamientos a nuestra memoria con motivo de una curiosísima polémica que se ha entablado en las columnas de la revista inglesa *The Nautical Magazine*. Se refiere a la velocidad de los barcos de vela. ¿Cuál ha sido el velero inglés más rápido que ha surcado los mares? – preguntó un articulista. Y al punto surgieron cien capitanes retirados, cien contra maestres ó marineros que navegaron en distintas épocas, y entre todos han aportado datos curiosísimos de sus navegaciones.

Existe la creencia vulgar de que un barco de vela es un pesado armatoste en el que no se llega nunca al puerto de destino. Nada más inexacto, sin embargo. Ha habido, y aún hay, veleros que han rendido viaje en el mismo ó en menos tiempo que hubiera podido rendirle un paquebot.

Vaya algunos ejemplos de barcos con motor de viento, que cita un colaborador de la citada revista:

El *Soberano de los Mares*, en viaje de las islas Sandwichs a New York invirtió 82 días. Durante once días anduvo 351 millas por singladura o sea un promedio de 14 millas por hora. En cuatro días sucesivos navegó 398 millas por día, o sea 16 por hora. En una singladura marcó la corredera 419 millas. En esa singladura llegó a andar 21 millas por hora. Pocos de esta velocidad.

El *Flying Clouds*, en un célebre viaje de New York a San Francisco, invirtió 89 días y 21 horas. Su mayor velocidad fue la de 437 millas en una singladura, o sea 18 por hora. La total distancia navegada en el viaje fue de 17.597 millas, es decir las dos terceras partes del círculo del globo. En recorrer esa distancia tardó 1896 horas. Una sencilla operación de dividir nos dirá que el promedio de millas navegadas por hora da un resultado muy aproximado a 10.

El 13 de septiembre de 1853, el velero *Marco Polo* llegó a Liverpool procedente de Merlbourne (Australia). Duró el viaje seis meses, cubriendo distancias de 320 a 345 nudos por singladura. En dos viajes redondos entre los mismos puertos invirtió once meses y 20 días. El día 20 de enero llegó a cubrir 428 millas, y records de 350 y 370 por singladura se leyeron frecuentemente en su corredera.

Pero el príncipe de estos veleros, el barco famoso en los anales de la navegación inglesa es el *Cutty Sark*. Como un título de orgullo se disputan los viejos marinos ingleses haber formado parte de las dotaciones de este antiguo clipper.

En el diario de su capitán A.K. Watson, se lee lo siguiente:

Salidos de Londres cruzamos el Ecuador en 15 días, y corriendo hacia el Este hicimos 2.163 millas en seis días. Había salido de la capital inglesa para Melbourne (Australia). El promedio de este viaje fue de 363 nudos por hora, velocidad que se mantuvo casi regularmente, y, desde luego, con más regularidad que el promedio de las velocidades batidas por el trasatlántico *Mauritania*, en su famoso viaje record de 1909.

En *The Lightning Gazette*, publicación que aparecía en 1857, el capitán Anthony Enright escribía: *Yo no puedo decir exactamente la extraordinaria velocidad desarrollada durante las últimas 48 horas, por haber cambiado el tiempo a las 46 horas. Pero durante este espacio de tiempo, por observaciones escrupulosamente hechas, no hemos andado menos de 790 nudos ó 920 millas, resultando un promedio por hora de 17 nudos ó 19 millas y media. Ayer nuestro noble buque recorrió 430 millas o sea más de 18 nudos por hora. Esta es la hazaña más grande llevada a cabo por un barco de vela.*



*Litografía del Flying Cloud.-
Nathaniel Currier 1852*

Es digno de notar el orgullo y el cariño con que hablan de sus buques estos viejos capitanes y contramaestres. Parecen que se refieren a personas animadas: *Nuestro noble buque*, dicen, como si hablasen de un compañero.

En España falta ese espíritu del mar, ese amor a las cosas del mar. ¿No sería labor digna de un historiador ir revisando los viejos diarios de navegación españoles?.

Nosotros nos proponemos intentarlo a poco que Dios nos ayude. Por de pronto, afirmamos que en nuestros diarios de los viajes de la *Nautilus* hay detalles tan curiosos como esos que exhuma The Nautical Magazine.

Una historia de la marina mercante española en el pasado siglo, sería una obra de cultura y labor de patriota. ¿Porqué no se acomete?.

PICK

78.- El drama ignorado

Diario La Atalaya 21 de septiembre de 1917

Los Acaecimientos del Diario de Navegación rezaban así:

A 15-45 demorando por la amura Flamborough, con mar gruesa y viento huracanado, percibiéronse a gran distancia de la proa señales de auxilio. El mal estado del tiempo nos impidió navegar en su demanda, pudiendo apreciar que se trataba de un velero de tres palos, desarbolado, de nacionalidad desconocida.

Nos mantuvimos lo más cerca posible, esperando a que amainase el tiempo, hasta las 18 horas, en que desaparecieron las luces. Al amanecer no se halló ningún rastro del velero.

Llegamos a 24 horas sin más novedad.

Así secamente, escuetamente, el oficial de guardia, hombre curtido ya en aquellas fieras emociones, daba cuenta oficial del drama.

Nosotros nos imaginamos allá en un puerto brumoso de Noruega, un puerto de nombre enrevesado Oxharumer u Horgesund – por ejemplo – una pobre mujer con zuecos de madera, con traje embreado como los marinos, asomada constantemente al malecón que mira al mar. En sus ojos, de un azul clarísimo, hay una azorante sombra de inquietud. De su falda corta se cuelgan unos arrapiezos, de blondas greñas. Los pescadores que pasan bajo el malecón de regreso de la pesca del bacalao, gritan a la mujer al verla:

– ¿Hay noticias, Hilda?

Ella alza al cielo los ojos implorantes y responde:

– ¡Ninguna!

Los niños, con sus rostros asustados, inician los llantos. La madre llora también, en un llanto digno que quiere ser furtivo y que disimula limpiando las medrosas lágrimas con la punta de su delantal.

Esta escena doliente se repite una tarde y otra, con ligeras variantes. Cada día que transcurre, la mujer está más pálida, más sepulcral. Unos surcos morados en los ojos, indican el insomnio, la fiebre. A veces un señor, vestido de negro, con raída levita y sombrero de alta copa, se acerca a ella. Es el pastor del pueblo que da un paseo por los muelles, con el libro de salmos bajo el brazo.

– ¿No hay nada nuevo?

– Nada ...

Sigue un silencio de muerte, que el pastor, con voz trémula, rompe al fin:

– Yo creo que no se debe desesperar. La costa ofrece muchos buenos abrigos a los barcos valientes. Ya sabes que yo he navegado también. Un barco como el *Roncnene* no se pierde así. ¡Confianza en Dios!

¡Oh, los días de desesperanza trágica, de lacerante inquietud de las mujeres, que en los puertos sombríos esperan la llegada de un buque en el que va su amor!. Esos barcos no llegan nunca. Se hunden sin dejar rastro; se pierden como un penacho de humo en el cielo claro. ¿Quién podrá encontrar su huella desvanecida después?

Pasarán unos meses. Y un día el Lloyd publicará un balance de pérdidas marítimas mensuales. Entre los barcos noruegos desaparecidos figurará el *Roncnene*. La pobre mujer que esperaba en el muelle se vestirá de luto. Los niños, espantados también. Y la fiebre y el insomnio seguirán atormentando el corazón de la pobre mujer.

– ¿Quién sabe? – pensará – ¡El mar es tan grande! ¿Porqué no ha de vivir?

Del drama desarrollado en las tinieblas solo quedará la alusión imprecisa consignada en los Acaecimientos de un Diario de Navegación:

A las 18 horas las luces habían desaparecido. A la amanecida no se encontró rastro ninguno del velero. Llegamos a las 24 horas sin novedad.

Y eso es todo

PICK

79.- El comandante del Emden

Diario La Atalaya 4 de octubre de 1917

Todos nuestros lectores recordarán a este Von Müller, comandante del crucero alemán *Emden*, que durante el primer año de guerra trajo en jaque a la armada británica y al comercio aliado en el mar de las Indias.

El *Emden* fue durante muchos meses un crucero fantasma. Un día aparecía ante Madrás e incendiaba a cañonazos los depósitos del petróleo; acudían los ingleses a buscarle allí y se sabía que acababa de ser visto en algún archipiélago madreporico de la Polinesia; hundía y apresaba barcos; cogía de sus cargamentos lo que necesitaba y enviaba a sus tripulaciones a tierra por la vía más rápida, después de haberlos tratado gentilmente.

Hace pocos días publicaba la prensa inglesa un episodio singularísimo, de esta campaña del crucero alemán. Había el *Emden* apresado un barco de gran porte. A bordo de él iba la señora del capitán, que estaba encinta y de dio a luz precisamente antes de que Von Müller se hubiese decidido a hundir la valiosa presa. Cuando se enteró el comandante de la novedad mostró deseos de ser padrino del recién nacido, cuyo bautizo se celebró en el *Emden*, con gran algazara y regocijo. Y al terminar el extraño festín, el comandante alemán dirigiéndose a los padres de la criatura, les entregó un documento en el que hacía constar que, siendo el barco presa suya y estando en su mano destruirle, ó no, acordaba respetarle y dejarle llegar a puerto, pero con la condición de que quedase de la exclusiva propiedad del recién nacido a su bordo.

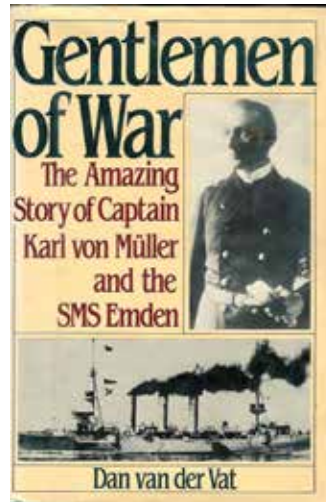
Según la ley de presas marítimas; el barco, desde el momento en que fue apresado, quedaba de propiedad del aprehensor, y éste, haciendo uso de su derecho, transmitía la propiedad al recién nacido. No se trataba de ningún cuento, porque este episodio ha dado origen a un curioso pleito que está ventilando la justicia inglesa. Los padres del niño reclaman la propiedad del barco, basándose en el extraño documento de Von Müller.

Después de la destrucción del *Emden* en la isla de Coco, Von Müller fue conducido prisionero a Malta. No debían estar muy tranquilos sus guardianes cuando acordaron transferirle a la Metrópoli. Ya en Inglaterra, fue confinado en Sutton Donington, cerca de Nottingham. De allí se fugó, en unión de otros 23 oficiales prisioneros, el 25 del pasado mes, de cuya fuga dio LA ATALAYA oportuna cuenta. Para fugarse practicaron un túnel por debajo de las alambradas y fueron a salir a un bosque vecino.

Cientos de policías, dice The Times, constables, boys scouts y motociclistas, se pusieron inmediatamente en persecución de los fugitivos. Solo doce de éstos fueron capturados sin que se pudiera averiguar el paradero de los diez restantes.



*Capitan de Fragata Karl Von Müller.-
Postal de la época.*



*Von Müller protagonista del libro
Los Caballeros de la Guerra. La
asombrosa historia del capitán Kark
Von Müller y el SMS Emden.*

Los primeros fugitivos alcanzados lo fueron en una calleja de Wimpervol. Eran muchachos de 21 años de edad e infantil apariencia. Llevaban vestidos civiles y grandes provisiones de alimentos y ropa. Entre los fugitivos apresados figura su jefe, el excomandante del *Emden* Von Müller. Fue hallado en una zanja del camino.

Asombran – dice The Times – los preparativos que los alemanes habían hecho para la fuga. Se les hallaron encima grandes cantidades de pescado, leche condensada, pan, botellas de té y cigarros. También llevaba cada uno de los fugitivos un mapa del país, desde Sutton Donington a la costa. Los mapas habían sido dibujados magistralmente y pasado luego el dibujo a papel tela.

Todo esto, con ser tan interesante no es novelesco. Lo novelesco es el proyecto que abrigaban Von Müller y sus compañeros de fuga para ganar tierra de Alemania. ¿Cómo cruzar el mar que rodea a las islas Británicas? Únicamente por aire. Y por aire decidieron intentar la travesía. Pensaban alcanzar un aeródromo, hacerse dueños de él y escapar en los aparatos.

Tal es el nuevo capítulo que Von Müller ha añadido a su libro de hazañas y aventuras. No desmerece de los anteriores.

80.- 3 de noviembre de 1893

Ojeada retrospectiva

Diario La Atalaya 3 de noviembre de 1917

¿Qué queda ya del Santander de 1893?. Poco, muy poco, así en el aspecto urbano del pueblo, como en su fisonomía y sus costumbres.

Aquella vieja dársena situada en el corazón del pueblo, con las arboladuras de sus pataches, donde hoy están los álamos coquetones del paseo; aquella Comandancia de Marina de humilde fábrica, al lado de la rampa donde se bañaban los caballos; aquellas modestas casas de Méndez Núñez, que devoró el incendio producido por la explosión; toda la zona marítima tan distinta; el Sardinero como avergonzado de su insignificancia, y un algo en el alma de Santander, que, sentido a través de veinticuatro años de vida, se nos presenta con un encanto ingenuo de aroma familiar.

Los que en 1893 éramos niños, empezamos a sentir un poco de cansancio en el corazón. ¡Han desfilado ante nosotros tantos panoramas! Pero el panorama aquél del Santander viejo, más fuerte que el recuerdo de todos los demás, nos sale a cada momento al paso. Recordamos tipos, escenas y episodios. Y recordamos, sobre todo, el fragor de terremoto de la explosión, primer horror de nuestra vidas, y la llama roja de los incendios de la noche nefanda, y el sollozar de las mujeres despavoridas, entre las sombras de la calle, y el rostro sanguinolento del primer muerto, conducido a no sabemos dónde sobre una silla ... ¿Quién de los que vivieron aquellos momentos, podrá olvidarlos?

En nuestras vidas el recuerdo de la explosión es como un punto de referencia. Cuando oímos hablar de algo espantoso, pensamos *in mente*:

– ¡Sería como lo del *Machichaco*!

Aquella fue la catástrofe por antonomasia. No ha habido otras antes ni se supone que habrá otra después. Los santanderinos, al referirse al 3 de noviembre, dicen, “la catástrofe”, y todos les entienden. Lo demás, podrán ser desgracias más ó menos grandes, pero la catástrofe es esa sola. De padres a hijos se ha transmitido el horror de aquel día. Hay hombres, nacidos después del día infausto, y que, sin embargo, sienten sobre sus vidas el fragor de la explosión. Diríase que la oyeron desde la nada, y que su primer espanto fue anterior a su ser.

De haber ocurrido en nuestros días, la catástrofe quizás no hubiese impresionado tanto. Hoy, la vida es más compleja y más independiente. Se necesita un blanco directo para que uno se sienta herido. Entonces, la población era como una gran familia, y cada víctima fue llorada por el total de los supervivientes. Todos teníamos muertos deudos y amigos.

Es curioso el examen de la prensa santanderina en los días anteriores y posteriores a la explosión. No hubo en ella ningún periodista muerto ni herido y ello es curioso. De haber ocurrido hoy, la Asociación de la Prensa hubiese desaparecido en pleno, pues las informaciones se hacen “visu”, y todos los periodistas en funciones hubiesen ido a “reportear” el incendio del buque trágico.

Nosotros nos hemos fijado en LA ATALAYA, único periódico de los actuales que ya se publicaba en aquella fecha. Hemos visto el número correspondiente al mismo día de la explosión. La primera y la segunda planas están dedicadas a la información de los sucesos de Melilla (ataque a Cabrerizas Bajas y Altas, muerte de Margallo, etcétera). Vemos también un folletín “Los corazones populares”, y en las noticias una nota de la entrada de agua en los depósitos de Pronillo; la llegada del vapor correo *Alfonso XIII*, cuya tripulación había de quedar diezmada horas después; el programa del concierto que, por ser el aniversario de la acción de Vargas, debía dar por la noche en la Plaza Vieja la banda municipal, y una reseña de la sesión de la Diputación, que presidió el gobernador señor Somoza, víctima de la catástrofe también.

¡Ah! Aquella noche, de no haber ocurrido la hecatombe, muchos de los que en ella perecieron hubiesen asistido al teatro y hubiesen oído “El Rey de rabio”, cuyo anuncio figuraba también en LA ATALAYA. No se hace ninguna mención de la estancia en el puerto del siniestro *Machichaco*.

El día 4 no hubo periódico. La relación de la catástrofe no apareció hasta el día 5. El redactor encargado del relato explica este retraso por su estado de ánimo, semejante al de los demás vecinos:

Anteayer, lo confesamos – se lee en el principio de la información – no podíamos, no podíamos buscar en los mayores esfuerzos un poco de sangre fría para hacer un relato de lo ocurrido. Hoy, muy debilitado todavía nuestro espíritu, sufriendo como todos los santanderinos las consecuencias de la explosión del viernes, vamos a llenar el compromiso que hemos contraído con el público, dando a luz sin el orden que se logra trabajando con la tranquilidad que ahora nos falta.

Es curioso como narraba aquél antecesor nuestro el momento de la catástrofe:

Aquel momento de la explosión – dice – no se puede narrar: nosotros no podemos. ¿Además, quién se acuerda de lo que allí pasó entonces? Un estampido horrendo y una lluvia terrible de trozos enormes de hierro, de los pedazos que se hizo el buque; esta lluvia, arrojada sobre una muchedumbre humana que ofrecía víctimas a cientos a los proyectiles que caían, y muchas personas muertas, destrozadas, y muchas más heridas, y muchísimas que huyeron aterradas, ciegas, sin noción de lo que está sucediendo, como se corre cuando está encima la muerte.

Y luego esta triple exclamación: ¡Horroroso! ¡Horroroso! ¡Horroroso!

Muy gráfica la descripción. Las apretadas líneas de prosa, tiemblan. Se conoce que han sido escritas por quién ha visto “encima la muerte”.

En la información figura una larga relación de heridos, y en esa relación encontramos los nombres de actuales y distinguidos convecinos nuestros. Así por ejemplo:

El alcalde señor Lavín, herido en la cabeza. Su señora esposa sufrió una herida en una pierna.- Don Aristides Pardo, contusión en una pierna.- El joven Casimiro Solano, sufre otra herida de gravedad. - Don Jesús Tagle y don Gregorio Mazarrón heridos leves.- Don Julián Fresnedo, herido de consideración en distintas partes del cuerpo.- Don Camilo Gómez, dependiente, herida en la cabeza.- Señor Campos Guereta, herida en las piernas.- Un hijo de Valentín Bolado, herido con fractura en una pierna, que le fue amputada. De la otra pierna estaba inútil.

Todos los citados viven hoy, y su edad no está de acuerdo con su fe de bautismo. Nacieron el 3 de noviembre de 1893.

Un detalle curioso encontramos también en LA ATALAYA de ese día: *Un ciudadano que fue arrojado a gran altura y al caer se agarró a los alambres del teléfono, resultó con heridas leves en las manos.*

En esta noche trágica, viene todos los años a atormentarnos la misma pesadilla. Todo ruido en la calle nos desvela, y nos hace pensar en el rechinar de los carros que conducían hacia el Hospital, brazos, piernas, cabezas, la fúnebre cosecha recogida en Maliaño aquella noche.

PICK

81.- Los tres hombres que vieron la muerte

Diario La Atalaya 11 de noviembre de 1917

En este barco nuestro hay tres hombres que vieron la muerte. Los tres han contemplado muy de cerca la cara hosca de la fiera. A nosotros nos place oír sus relatos, como nos gustan los cuentos macabros de Edgard Poe. De vez en cuando un cosquilleo, un enfriamiento en la columna vertebral, es tan necesario como un baño. Escuchemos ...

Habla uno de ellos, un veterano mecánico de los barcos. Estaba a bordo de una de las embarcaciones auxiliares que ayudaban a la extinción del incendio del *Cabo Machichaco*. Acoderada al siniestro vapor, la pequeña embarcación parecía la cría de un cachalote que éste amamantaba. Sobre cubierta, la mayoría de los tripulantes movían palancas de un bombillo de incendios. Todo era animación, ardor, bajo el cielo puro de aquella tarde rezagada del verano, intercalada por milagro en el crepúsculo del año. ¿Quién presentía la tragedia?.

Abajo, nuestro hombre cantaba en la máquina atento a las órdenes de arriba, deseando tener franco un momento para subir a cubierta también, para participar del curioso espectáculo. De pronto ¿Qué fue aquello?. En realidad, una cosa simple. Como si le hubiesen descargado un palo en la nuca. Un aturdimiento; toda la sangre en los ojos y en la cabeza y el cuerpo derribado en grotescas cabriolas. Unos segundos de desvanecimiento. Luego una impresión fría y cortante: agua en la boca y sobre los ojos. El instinto de conservación, que se despierta súbito en un arranque fulminante; un esfuerzo desesperado y la cabeza que emerge ansiosa sobre el mar.

¡Qué horror el de aquellos momentos, cielo santo! ¿Dónde estaba su pequeña embarcación en cuyas entrañas estaba él momentos antes? De ella no puede percibir ni un clavo. ¿Y el gran vapor en llamas? Todo parece que ha sido borrado como por una esponja, y en su lugar el mar lleno de cuerpos extraños; unos inertes; otros debatiéndose en fieras convulsiones; aquí un bote volcado; allí un trozo de mástil que cae junto a él, como si le escupiera el cielo. Unas brazadas vigorosas, y a tierra; y al subir por el muro del muelle, sus pies se hunden en una masa blanda: es un cadáver destripado, horrorosa, deforme.

Habla otro hombre, un antiguo patrón que hizo su aprendizaje en los barcos de vela. Era casi un chico. Navegaba de grumete en un bergantín que llevaba vinos de Levante para ultramar. En aquellos barcos había trabajado siempre. No se podía perder un solo minuto. En el mismo golfo de las Yeguas hubo necesidad de colgar una guindola por la popa, para limpiar el costado. Era un ejercicio peligroso para practicarlo en alta

mar. Con la marcha del buque en pleno viento, la guindola oscilaba como el trapecio de un acróbata. Y nuestro hombre estaba allí balanceándose sobre el abismo.

De pronto, un vaivén más fuerte; el equilibrio que se pierde, y la impresión brutal de un chapuzón. ¡Qué sensación más fría y más desagradable! Unos sorbos de agua salada, que dejan amargado el paladar para toda la vida. Y al subir a la superficie, con un grito angustioso en los labios, la visión del bergantín, alejándose rápido a sotavento, bajo los efectos de la empogada.

¿Habrá suplicio semejante a éste, de verse perdido sobre un mar inmenso, sin más esperanza que una sombra, entre las sombras cada vez más densas del atardecer, y que se va alejando rápidamente? ¡Oh, los segundos, los minutos aquéllos! El barco que se aleja parece que a cada momento corre más. Y sentir que su marcha es independiente de la voluntad propia, y que nada puede hacer para detenerle. Ni le oirán los gritos. La garganta se le inflama de gritar; los pies le pesan horriblemente; se hunde; parece que unas manos invisibles tiran de él, y le arrastran al fondo.

¡Ah, las malditas botas de agua! Afortunadamente, la faca marinera está en el cinto: Mordido por su hoja, el duro cuero se desgarró; cae en pedazos. ¡Al fin! Sin las botas parece que el cuerpo no pesa. ¡Qué bien se flota! ¡Ah, pero el barco sigue andando, andando! Es el mismo demonio que sopla en sus velas de maldición.

Ahora vuelve a pesar el cuerpo. Es la maldita ropa, que la humedad ha convertido en plomo. Poco a poco se abandonan a la marejada todas las prendas. Y el frío es horrible. Solo queda entre los dientes la fiera faca que de nada ha de servir en aquél duelo a muerte contra la Invisible. ¿Cuántos minutos pasan? Un siglo largo. Es imposible precisar el tiempo: lo mismo puede ser un solo segundo que una hora. Los brazos se cansan de nadar en vano. Es preciso buscar reposo, echándose boca arriba, inmóvil sobre el lecho pérfido del mar. La imagen de la casa, de la familia, se presenta entonces más dulce, más amada que nunca. Un grito-resumen, rueda sobre las olas como una invocación: *¡Madre mía!*. ¡Ah, si se pudiera llorar entonces! Pero en esos momentos no hay lágrimas: los ojos, desorbitados, solo sirven para explorar la enorme extensión.

¡Ah, el bergantín orza, vira de bordo! A lo primero parece una ilusión que no ha de tardar en desvanecerse. No, no; el perfil se agranda. Se distingue perfectamente su virada por avante. Ha notado la desaparición y viene al socorro. La esperanza perdida un momento, pone nuevas fuerzas e los gritos. Al fin, el buque bracea para ponerse al paio. Se para. Se echa un bote al agua. ¡Bendito y alabado sea el nombre de Dios!. Y lo más raro: aquél temblor pueril, al verse salvado y desnudo en cubierta; y aquella efusión del viejo capitán que le abraza llorando y le grita: *¡chiquillo!* Y la afección conmovedora de aquellos buenos compañeros que le ofrecen “*rum*”, “*cognac*”, “*gengibre*” ...

– ¿Qué opina usted de la muerte? – le preguntamos.

– Que es una cosa seria – nos responde sencillamente.

Habla el tercero de nuestros hombres. Su aventura no es menos trágica. Una noche de fuerte tempestad quedó el barco cargado en bahía. El ciclón crecía por momen-

tos. Gruesas olas saltaban por la borda y barrían la cubierta como en alta mar. Con horror, los tres únicos tripulantes que había a bordo notaron que el buque se hundía. El agua que entraba sobrecargándole, lo aplastaba pulgada a pulgada. El horror de la situación les paralizó la acción y el pensamiento. Cuando quisieron hacer algo, la popa estaba ya borrada por las olas

Fue una idea súbita que, como una lucecita, se encendió en los tres: ¡el palo!. Y al palo se fueron, trepando como monos, cogidos unos a las burdas, otro a la driza.

Dos de ellos, uno nuestro compañero, pudieron llegar al mismo tope. Al tercero, más viejo, le faltaron las fuerzas y cayó. El agua chapoteó lúgubrementemente al dejarle paso. Al fondo, muy cercanas, se veían las luces de la ciudad. ¡Qué rojo parecía, entre el viento y la lluvia, el fulgor de los faroles! Semejaban antorchas funerales. Era imposible gritar, porque el viento huracanado se apoderaba de la voz y la sumergía en las olas. Y así toda la noche horrenda. Una hora, dos, ¿cuántas? Hasta la madrugada, los dos hombres colgados del palo, contaron lo menos doscientas horas.

Las siete de la mañana. Un poco de claridad en oriente; una claridad opaca y amarilla; una sombra de grupos en los muelles. ¡Al fin!

Estos hombres conocen a la muerte. Han tenido la cabeza dentro de sus fauces. Saben lo que hay en la sima negra. Sin embargo, lo callan. Parece que han hecho un juramento al que no quieren fallar. El que más, se limita a decir cuando nosotros le apremiamos:

– ¡Es una cosa muy seria! ¡Créalo usted!.

82.- El naufragio del lunes

La lucha con la muerte

Diario La Atalaya 19 de diciembre de 1917

Camino de Somo

Después de haber tratado en vano de alcanzar por el mar el arenal de Somo y convencidos de la inutilidad de nuestros esfuerzos, saltamos a tierra dominados de una impresión trágica. ¡Allá, en las sombras de la noche que empezaba a caer, entre un hervor de espuma y un rugido de infierno, habíamos visto la mancha negruzca del monstruo de hierro. Acostado sobre la arena, con su férreo organismo deshecho. Allí en las entrañas de aquel monstruo, había unos semejantes nuestros a los que se debía salvar. Habíamoslo intentado y volvíamos con el dolor del fracaso y con la amargura de la tragedia.

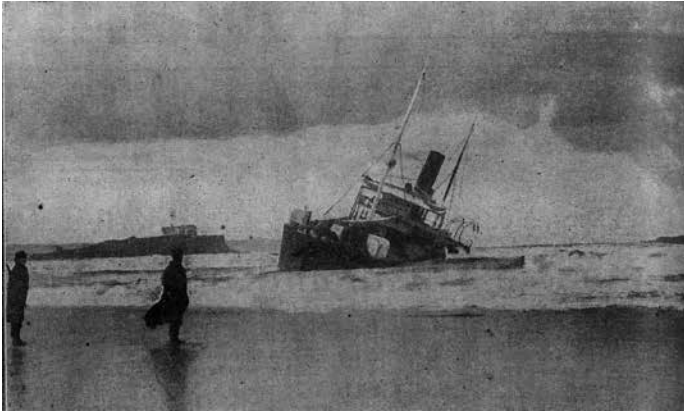
En el muelle, nos dijeron que todos los esfuerzos iban a hacerse desde tierra, desde el arenal, y para dirigirlos habían salido ya en automóviles los prácticos del puerto, don Indalecio Santos y don Germán del Río, y el querido amigo Víctor Poyo, que también fue marino hace años. Este como delegado del representante de la Casa Sota y Aznar en Santander. Sumarnos a estos trabajos, presenciarlos, cooperar a ellos fue, desde este momento, nuestra obsesión.

Nos encontramos a Felipe Arce, el joven y simpático empresario de Pradera, cuyos nobilísimos sentimientos e intrépido corazón conoce el pueblo. Tampoco él podía resignarse a contemplar, como mero observador, desde la línea de nuestros muelles, la agonía de unos hombres al otro lado de la bahía. La misma idea nos alumbró al mismo tiempo a los dos:

– ¡Hay que ir allí en automóvil!.

Se avisó a un garaje. La noche presentaba un pavoroso aspecto. En nuestra vida el destino nos ha puesto frente a muchas noches infernales. La sensación del mar embravecido no es nueva en nuestra alma. Sin embargo, lo confesamos, pocas noches hemos visto tan espantosamente violentas como la de anteaer. Y no solo nosotros: el mismo juicio hemos oído a experimentados capitanes y patrones de barcos.

Llovía torrencialmente; un frío polar calaba hasta los huesos, y el viento que silbaba huracanado, tenía tal violencia y azotaba con tanta furia la armazón del auto, que en algunas ocasiones temíamos que llegara a volcarlo. Volábamos, sin embargo, bajo la dirección del experto chauffeur. Sabíamos que el salvamento se iba a intentar a las once de la noche, hora de la bajamar en que el barco náufrago había de quedar casi en seco, y era preciso estar allí.



*Aspecto que ofrecía el vapor Arinda Mendi en la bajamar.
El Pueblo Cantabro 19 de diciembre 1917. Foto Samot*

Ya cerca de la costa; algunas paradas obligadas nos dieron ocasión de hablar con algunas personas en varios establecimientos. Todos coincidían en el juicio que habíamos oído le labios de los marinos de Santander:

– ¡Si a la bajamar de las once no salen pueden considerarse como muertos!

De pronto, en algunos claros del camino, en que el paisaje parece que se abre, llega a nosotros, como un mensaje de esperanza, un potente abanico de luz, que describe un arco de círculo que rasga las sombras inclementes. No es ningún faro: se trata del reflector que el *Villaamil* ha encendido y que con el que, desde el fondo de nuestra bahía, alumbró el arenal en que se desenvuelve la tragedia.

Al fin Somo. Cuando echamos pie a tierra, el huracán adquiere su máximo de intensidad. Lluve como en los buenos días del diluvio. Delante de nosotros, varias líneas de luz nos indican la presencia de una casa habitada. Es la venta de Somo, conocida de todos los trasmeranos. Pertenece al alcalde de Ribamontán al Mar, señor Vélez, y es uno de esos establecimientos típicos que aún conservan detalles de las ventas antiguas. Las dependencias del establecimiento están llenas de gente, no solo de Somo, sino de los pueblos próximos. Notamos un ambiente de depresión y de desmayo. Se abrigan pocas esperanzas en el éxito de los trabajos que van a emprenderse.

Preguntamos por Río y Santos, los dos prácticos que con Poyo han llegado de Santander, y nos dicen que acaban de salir para la playa a intentar, en la hora propicia de la bajamar, un nuevo esfuerzo. Con ellos están, además, el párroco de Santa María de Latas, don Crisanto Gutiérrez, un sacerdote heroico a quién nos complacemos en rendir, desde estas columnas, un tributo modesto, y toda la brigada de salvamento de naufragos con su capataz.

A su llegada a Somo, los prácticos reconocieron la situación del *Arinda Mendi* y decidieron aplazar toda tentativa hasta las once de la noche. Y para evitar peligrosas precipitaciones, hicieron advertir a los naufragos que aguardasen tranquilos, que se velaba por ellos y que en el momento oportuno se acudiría a su socorro.

Una versión del naufragio

Un distinguido vecino de Somo, contratista de obras, cuyo nombre sentimos no recordar, refiere todo lo que él vio, desde por la mañana del lunes:

– Me encontraba yo en Cabo Galizano – nos dice – cuando vi el *Arinda Mendi*, que hacía proa al Este. Navegaba al parecer con alguna dificultad, pues la mar era mucha y el viento de travesía verdaderamente imponente.

En distintas ocasiones durante el transcurso de la mañana, volvió a ver al buque, que siguiendo su rumbo llegó a remontar Cabo Mayor. Allí debió tener alguna avería, porque virando en redondo puso proa al puerto e hizo señales demandando prácticos y auxilios. Se le contestó, por el semáforo, que abocara el puerto, que el práctico le aguardaría en la boca, y así lo hizo. Enfiló la entrada por la barra grande, esto es, la del Este, y al estar frente a la isla de Mouro le cogieron de lleno violentos golpes de mar, y rápidamente se le vio poner proa hacia aquí, empujado por la marea.

Todos comprendimos que el barco, que según la contraseña de su chimenea, pertenecía a la Casa de Sota y Aznar, estaba perdido, serían entonces las tres y media de la tarde. Sobre el Puente del buque se veían varias personas que difícilmente podían sostenerse allí. Poco antes de llegar a la playa, los tripulantes trataron de arriar, por sotavento, uno de los botes, pero faltaron los pescantes y la pequeña embarcación, destrozada, se la llevó la mar. Una balsa con barriles flotadores que el vapor bilbaíno llevaba en cubierta para caso de torpedeamiento, fue también destrozada por una ola, y muchos de los flotadores llegaron a la playa. A todo esto, el barco pitaba desesperadamente pidiendo auxilio.

Pero sin que fuerza humana pudiera evitarlo, la varadura se consumió. Un golpe de mar, levantando el pesado casco casi en vilo, lo arrojó sobre el arenal, avanzando en él mucho. Quedó, al caer, descansando sobre la arena, con la proa orientada hacia el Sur, es decir hacia tierra, y un poco levantada, debido a la inclinación natural del cantil arenoso, que baja en rampa de Sur a Norte. La mar lo barría por completo, y obligó a los tripulantes a guarecerse bajo cubierta. De vez en cuando se veía a alguno asomar sobre el saltillo ó hacia popa, pero tenían que retirarse rápidamente, para no ser arrastrados por la marejada.

El mar, continuando su obra, destrozaba y arrebatava todo lo que estaba en cubierta. Una magnífica ballenera con motor de gasolina fue arrastrada y apareció en la playa poco después. El único órgano vivo del barco era su bocina de vapor. Los tripulantes antes de ponerse a cubierto, habían dejado la válvula abierta, y estaba sonando lúgubre, continuamente. Horas y horas aquél silbato trágico, dominando el fragor de la tempestad, estuvo sonando hasta que se terminó el vapor ...

A todo esto, se había personado en el lugar del siniestro la brigada de salvamento de Somo, al mando de su capataz. Acudió también todo el vecindario con el párroco-capellán del santuario de Latas, y los carabineros de aquel puesto, al mando del cabo-comandante don Antonio Rey Noreña.

Hacia las cinco de la tarde y ante el temor de que el casco no pudiese resistir, se lanzó un cohete porta-cabo. El disparo fue magnífico; la cuerda fue a caer sobre la cubierta

del barco. Solo faltaba que los náufragos la recogiesen y quedaba así establecida la comunicación. En efecto, se vio que dos tripulantes, uno de ellos el segundo maquinista, señor Ercoreca, y otro el contramaestre Manuel Prieto, saliendo de su refugio, trataran de recoger el cable. Por fortuna, la mar lo impidió, y tuvieron que volver a esconderse. Decimos por fortuna, pues si la comunicación se establece entonces, estando la marea alta como estaba, al tratar los náufragos de llegar a tierra seguramente hubiera habido que lamentar muchas desgracias.

A raíz de este fracaso, vio la gente congregada en la playa, que el mar la invadía y que la permanencia allí entrañaba grandes peligros. No hubo más remedio que retirarse, renunciando, de momento, a toda tentativa de salvación. La escena que siguió fu emocionante. Los náufragos, creyendo que se les abandonaba, daban lastimeros gritos que el viento llevaba a la orilla inarticulados e ininteligibles. Era aquél – nos dice nuestro amable informante – un espectáculo desgarrador.

Y en esta forma trágica transcurrieron las horas hasta que llegaron los prácticos de Santander.

El representante de la casa armadora

Oyendo estábamos el interesante relato que antecede, cuando se oyó en la carretera el ¡taf, taf! de un automóvil. La puerta de la venta se abrió y nos vimos agradablemente sorprendidos por la presencia de don Luis Martínez, el ilustre y popular ex alcalde de Santander. Don Luis representa en nuestra ciudad, como ya dijimos, a la Casa armadora de Sota y Aznar, y aunque ya había enviado al señor Poyo en los primeros momentos para que atendiese a los náufragos e interviniese en el salvamento, no tuvo paciencia para esperar en Santander noticias, y se trasladó a Somo, en unión del dependiente de don Francisco García, don Luis Solana.

El señor Martínez, después de informarse de todo lo ocurrido hasta entonces, se instaló en el establecimiento para esperar el resultado de los trabajos que iban a efectuarse.

En marcha bajo la tormenta.- Agua, viento y sombras.- En la caseta del salvamento.

Sobre las diez de la noche decidimos ponernos en marcha hacia el arenal, para presenciar los trabajos de salvamento. Eramos tres los que nos decidimos a marchar. Felipe Arce, Luis Solana y el autor de estas líneas. Dos muchachos de la venta, provistos de faroles, nos servían de guías.

El temporal seguía desarrollándose con bárbara pujanza. Llovía a cántaros y el agua, impelida por el viento huracanado, azotaba el rostro como una tralla. Nos hundíamos en el fango y en los pozos hasta las rodillas. Queríamos subir, como primera etapa, a la estación de salvamento de náufragos, un pabellón de mampostería alzado sobre un pequeño montículo de arena. Las sombras eras espesísimas, sin que la luz débil de los faroles que el viento hacía temblar, sirviese casi de nada. De pronto, a media ascensión, los faroles se apagaron al mismo tiempo. Nos quedamos rodeados de tinieblas, sin poder orientarnos. Nos llamamos, y como era imposible, entre aquél caos de agua y viento, volver a hacer luz, decidimos seguir a tientas, hasta la caseta,

que debía estar próxima. Los guías se colocaron delante, y unos a uno, cogidos de las manos y formando cadena seguimos adelante. Cuando llegamos al pabellón de salvamento respiramos. Pero la puerta estaba cerrada. No había nadie allí.

Íbamos a seguir nuestra marcha hacia la playa, cuando oímos un confuso rumor de voces, y de las sombras empezaron a surgir formas humanas. Era la brigada de salvamento de Somo que regresaba del arenal. Parecían soldados en derrota. Nos contaron que se acababa de lanzar otro cohete porta-cabo, que no consiguió llegar al barco. Consideraban inútil todo lo que se hiciera, así como su permanencia en la playa y volvían a tomar abrigo. El capataz abrió la puerta del pabellón y todos entramos allí. Después de haber permanecido algún tiempo a la intemperie, en aquel destartado casetón, con sus paredes húmedas y desnudas y su suelo encharcado, se encontraba calor y voluptuosidad. Volver a salir costaba un verdadero esfuerzo.

Hacia la playa.- El reflector del Villaamil

– ¿Donde están los prácticos? – preguntamos.

– Deben venir ya – nos contestaron – ¡en la playa no hay quien pare!

A pesar de esta alarmante observación, Felipe Arce expuso su deseo de llegar lo más cerca posible del barco embarrancado. No se necesitaba más que un guía.

– ¡Por nada del mundo vuelvo yo ahora allí! – dijo uno de aquellos hombres – y todos los demás asintieron.

– ¡Doy cinco duros al que nos lleve! – volvió a decir Arce.

– ¡Aunque nos diera usted cien pesetas! – fue la respuesta.

La actitud en que se habían colocado aquellos hombres nos indignó. Les echamos en cara su cobardía. Ahora, bien miradas las cosas, lamentamos la violencia de nuestras frases.

La brigada de salvamento de Somo se llevaba trabajando entre el temporal desde la primera hora de la tarde. Ya no tenían en sus humildes casas ropas con qué mudarse. Estaban extenuados. Además, ¿qué puede exigírseles?. La absurda organización burocrática de la Asociación de Salvamento no les asigna por su peligrosa misión haber alguno. Únicamente el capataz cobra 0,50 céntimos de peseta diarios.

Y mientras estos infelices carecen de toda retribución y recompensa, la Asociación de salvamento de naufragos, que vive a la española, es decir de limosna, tiene altos funcionarios con residencia en Madrid, que cobran pingües sueldos de 6.000 pesetas. Una vergüenza más entre las muchas vergüenzas de España.

Nos lo decía después el jefe de la sección de Santander, señor Vayas:

– No solo no recibimos auxilio ninguno, sino que la sección de Santander, de sus propios recursos tiene que hacer frecuentes remesas de dinero a la Central de Madrid. Así se explica el abandono de aquella caseta de que hablamos en esta información. Nos convencimos de que de aquella gente no podíamos esperar nada y recurrimos de nuevo a los muchachos que nos habían acompañado desde la venta. Tras de algunas vacilaciones, accedieron a seguir con nosotros.

Entramos en las dunas que bordean el arenal. A veces caíamos en profundas lagunas que las oscuridad no dejaba ver. Por otra parte, el viento levantaba la arena que nos



*El Arinda Mendi varado y partido en las Quebrantas.
19 de diciembre 1917. Del libro Naufragios en la costa de Cantabria.*

hería los ojos, haciéndonos sufrir cruelmente. Volvieron a apagarse los faroles. Por fortuna, a la orilla del mar se veía mejor. A lo lejos, como en un fondo de crespón, fosforecían las luces de Santander, la ciudad tan cercana y tan distante a un tiempo. En frente teníamos la isla de Mouro, como un enorme candelabro flotando en las olas. El reflector del *Villaamil* alumbraba el vasto arenal, marcando en él zonas de claridad lechosa.

Orientados por la luz del reflector, avanzábamos contra el viento fatigosamente. De pronto, a una distancia de unos trescientos metros, divisamos una mancha negra, como un gran arrecife. En ella brillaba una luz: era el casco del *Arinda Mendi*. Le separaba de la extremidad Sur del arenal, un espacio como de unos cincuenta metros cubierto por las aguas. Al lado de acá de este canal, vimos moverse dos ó tres sombras. Les gritamos y un voz conocida respondió a la nuestra. Era el práctico Indalecio Santos.

– ¡Aquí, pronto! ¡Que está saliendo gente! – nos gritó.

Metido en el agua hasta cerca de la cintura, vimos al señor cura de Santa María de Latas, que avanzaba a recoger los cuerpos que la marejada llevaba hasta la arena. En su humanitaria labor; acompañaron al heroico sacerdote los vecinos de Galizano y Somo Felipe Ruiz y Anselmo Fuentes.

Los náufragos llegaban a la playa ateridos de frío, inanimados, como fardos inertes. De no haber estado allí, para recogerlos, el señor cura y sus acompañantes, hubiesen muerto todos. Ya habían salido algunos cuando llegamos nosotros. Indalecio salía en aquél momento del agua, con dos infelices, uno de ellos el primer oficial del barco, don Norberto Iturrizaga. Arce se hizo cargo de uno para conducirlo al poblado; Solana, de otro.

A nosotros nos ordenó Indalecio que permaneciésemos con él; pero en aquel momento, el mar arrojaba el cuerpo de un pobre chico de 14 años, el segundo camarero, Manuel Aibarri, cuya familia vive en Bilbao, en la calle de San Francisco.

El pobre muchacho llegaba en un estado lastimoso. No se podía tener en pie y necesitaba ser conducido inmediatamente bajo techo. Pero no había nadie que pudiera hacerlo, toda vez que los hombres de la brigada de salvamento se habían retirado ya a Somo. Tuvimos que echárnosle a cuestras y seguir a nuestros amigos, que con los otros dos náufragos marchaban por el arenal.

Aquel trayecto doloroso por la arena se nos hizo interminable. No lo olvidaremos nunca. Los salvados, y sobre todo el niño, pedían ropa y abrigo con voces que partían el alma. Ya Arce, despojándose de su abrigo impermeable, había cubierto al náufrago que conducía. Como iban saliendo otros nuevos que se incorporaban a nosotros, pronto nuestros impermeables, nuestros abrigos, nuestras chaquetas tuvieron que ser distribuidos. Llegamos a quedarnos en mangas de camisa. Pero juramos que no sentíamos frío. La práctica de la Caridad no es solo un tónico del alma, sino también del cuerpo.

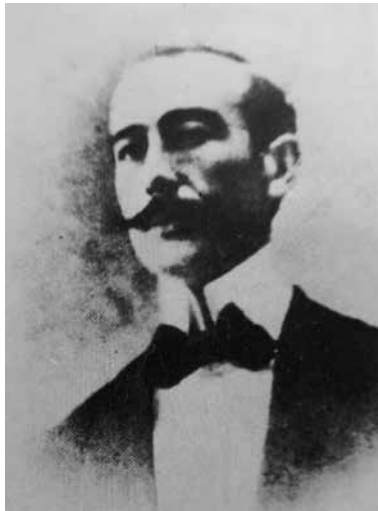
Trabajosamente llegamos a la caseta de salvamento de náufragos. Pensamos que allí habría mantas, ropas, y lo más importante, por lo menos, los hombres de la brigada que allí quedaron, pero nos engañamos. A nuestro encuentro solo salió la figura amiga de don Luis Martínez. Sus nervios y los generosos impulsos de su corazón, no le permitieron aguardar en la venta y había ido allí, a pesar del delicado estado de su salud, en unión de un vecino.

Abandono incalificable.- Sin ropas y sin nada.- Escenas dolorosas.

Como el estado de los náufragos no les permitía seguir hasta el pueblo, se convino en dejarlos en la caseta. Desde luego se vio que allí no había camas ni nada con que improvisar un lecho. Se buscaron mantas que no había tampoco, así como velas, encerados ó lienzos que pudieran servir de abrigo. La única prenda de abrigo que se encontró fue una bandera vieja. Con ella se envolvió el muchacho, que tiritaba de frío. No había tampoco luces y había que alumbrarse con cerrillas, pero la provisión de éstas se acabó pronto, quedándonos a oscuras. Como era necesario abrigar a aquellos infelices, don Luis se despojó de su gabán y de su faja; Arce hizo lo propio, quedándose hasta sin gorra. El representante de LA ATALAYA tuvo que dar hasta su ropa interior: el calzoncillo de punto que se vistió el camarero; y la camiseta de abrigo que entregó al primer oficial.

Pero como no llegaba nadie del pueblo y la situación no podía prolongarse, Felipe Arce se ofreció a ir a la Venta a reclamar socorros. Al cabo de algún tiempo volvió con luces, unas botellas de cognac y la promesa de pronto auxilios. Los náufragos bebieron ávidamente el licor, y esto les reanimó un poco. Al cabo de algún tiempo, se presentaron el cabo de carabineros, señor Rey Noreña y los cuatro números a sus órdenes. Con sus capotes se cubrieron los náufragos. Don Luis Martínez, que había quedado completamente aliviado de ropa, tuvo que vestirse una zamarra de uniforme que le ofreció el cabo.

Entonces se dispuso el traslado de los náufragos a otro lugar más confortable. Como más próximo, se acordó que fuese el cuartel de los carabineros. Uno de éstos cogió



*Luis Martínez Fernández ex alcalde de la ciudad y
consignatario en Santander de la Naviera Sota y Aznar.
Del libro Alcaldes de Santander.*

en brazos al pobre muchacho, que no podía andar y lo llevó así. Por el camino contó que era éste el primer viaje que daba y que en el momento del naufragio estaba mareado. De fijo no vuelve a marearse más. Él y el primer oficial quedaron instalados en el cuartel. Las mujeres y los niños de los carabineros tuvieron que levantarse de las camas para dejar éstas a los náufragos. La caridad con que procedieron estas buenas gentes merece hacerse pública.

El tercero de los náufragos recogidos en la caseta de salvamento no pudo salir de ella. Se sentía bastante mal, y allí quedó al cuidado de don Luis Martínez. Poco después llegaron mantas del pueblo y pudo ser trasladado a la casa que cerca del mar habita don Javier Escandón. En esta casa, conocida por la de la “Asturiana”, había ya alojados otros cinco supervivientes más, entre ellos el capitán don Francisco Iguisquiza. También en esta casa, la familia del señor Escandón atendió cristianamente a los desgraciados marinos, poniendo a su disposición todas las camas y colmándoles de cuidados y de consuelos.

Llegada de los señores Sota y San Vicente.

Desde que se tuvo noticia del siniestro hasta que salió para Somo, el señor Martínez estuvo en comunicación constante por teléfono con los señores Sota y Aznar. A primera hora de la noche supo que habían salido de Bilbao en automóvil el señor don Alejandro de la Sota, sobrino del gerente de la Compañía, y el capitán inspector don Gabino San Vicente. Estos señores llegaron a Somo cuando empezaba el salvamento, y, acompañados del práctico don Germán del Río, se trasladaron a la playa, llegando

a tiempo de presenciar parte del salvamento. Después, en unión del señor Martínez, visitaron las casas donde se iban recogiendo los náufragos, conversando con éstos y dando órdenes para que fueran atendidos debidamente.

Más detalles del salvamento

Después que nosotros, con los primeros náufragos, abandonamos la playa, continuaron en ella el práctico Santos y el señor cura recogiendo más tripulantes que se iban arrojando al mar con los cinturones salvavidas, con pequeños intervalos. Como ya para entonces había acudido gente de la brigada de salvamento, según salían a tierra eran conducidos directamente al pueblo. Así fueron salvándose hasta 19 de los veinticinco tripulantes que había a bordo.

Indalecio Santos, creyó en los primeros momentos haber visto desaparecer en las aguas dos cuerpos. Con esta impresión, regresamos ayer nosotros. Por fortuna, y como verán nuestros lectores más adelante, la triste creencia no se confirmó. Quedaban más tripulantes a bordo; cuatro, según se creyó en los primeros momentos; seis, según se comprobó ayer. Eran los que no sabían nadar.

Como la oscuridad dificultaba el salvamento de estos desgraciados, los señores Sota y San Vicente, de acuerdo con los prácticos, decidieron suspender el salvamento hasta el día. Así se les comunicó, recomendándoles calma y confianza, y la gente, después de establecido en la playa un servicio de vigilancia, se retiró en busca del breve descanso que tanto necesitaba. Los señores Martínez y Poyo volvieron a Santander a las tres de la madrugada. Con ellos regresó el práctico señor del Río, que, a causa del tiempo que estuvo metido en el agua, se hallaba en mal estado. El señor Poyo, a causa de las fatigas padecidas, se ha visto precisado a guardar cama.

Hablando con los náufragos

Uno por uno, fuimos hablando con todos los 19 náufragos salvados hasta entonces. Todos los relatos coinciden, y por eso vamos a englobarlos.

El barco perdido era el hermoso vapor *Mundaka*, que recientemente cambió de nombre. Como ya ayer dijimos, desplazaba 3.800 toneladas. Este barco había estado en Santander a fines de agosto, con carbón para Nueva Montaña. Procedía de Ayr (Inglaterra). Desde allí se dirigió en convoy con otros buques al Havre. Desde San Juan de Luz, puerto donde se disolvió el convoy, llegó felizmente a Bilbao. Llevaba un cargamento de carbón para Barcelona, y después de arreglada su documentación, salió del abra bilbaína para la capital de Cataluña en la noche del domingo último. Pocas horas después de salir les sorprendió el durísimo temporal, que iba aumentando por momentos y que hacía la navegación difícilísima.

Hallándose, en la mañana del lunes, a la altura de Cabo Mayor, los fuertes golpes de mar, que embarcaban por la proa, causaron varias averías, levantando los encerados de las escotillas 1 y 2. Esto entrañaba un peligro gravísimo. Si las escotillas se desfondaban, dado el estado del mar, el barco se iría a pique. Entonces se ordenó poner proa al puerto de Santander, que era el más próximo. Al estar a la vista del semáforo,

se preguntó por el telégrafo de banderas si la barra estaba franqueable y si había práctico. Se les contestó que sí, y que el práctico le tendrían en cuanto abocasen la barra.

En vista de esto, se puso proa al puerto, entrando por la barra grande. Cuando el barco estaba a la altura de la isla de Mouro y yendo en el timón el marinero Alejandro Alcorta, de 20 años, natural de Bermeo, fue reemplazado por el segundo oficial don Francisco Luzárraga, que continuó gobernando. Poco tiempo llevaba haciéndolo cuando cerró el timón a la banda, para enfilear las boyas que marcan el canal. Pero ocurrió entonces que, a pesar de estar el timón cerrado, el buque no obedecía. Esto causó gran extrañeza entre los que se hallaban en el Puente.

Bien pronto se comprendió la causa de esta anomalía. Al mirar a popa se vio que el sector del timón, a pesar de estar toda la caña cerrada, se guía al medio. Aquello no podía obedecer más que a la rotura de un guardín. Así era, en efecto. El guardín roto era uno de los últimos de popa. Un terrible problema de resolución inmediata se planteó brutalmente a los tripulantes. La rotura de un guardín es siempre un accidente grave, pero en aquellas circunstancias, irremediable.

En la mar, se puede reparar la avería. Hay tiempo por lo menos para guarnir el gobierno a mano hasta que la reparación queda terminada. Pero en la entrada del puerto, batido por un furioso viento del Norte. ¿Cómo se podía arreglar? Al quedar el barco sin gobierno bastaban unos minutos para que fuese arrojado a Las Quebrantas, sin que nadie pudiese impedirlo.

El capitán, señor Igusquiza, se dio cuenta de la situación, y con gran sangre fría hizo todo lo que podía hacer. Ordenó dar toda la máquina atrás.

– Pretendía así – nos dijo el señor Igusquiza – que el barco revirase, y en vez de ir de proa sobre el arenal, volviese aunque no fuese más que un momento, la proa al Norte. De haber ocurrido así, hubiera aprovechado, para haberme lanzado a toda máquina hacia las boyas. Una vez en ellas, hubiera dado fondo, ganando tiempo para guarnir el timón a mano, ó para esperar remolque. Por desgracia, el barco no obedeció a la maniobra y fue impelido hacia el arenal. Al tratar de arriar un bote, los pescantes faltaron por los tinteros ó bases y la pequeña embarcación quedó destrozada. Poco después, el vapor embestía la arena.

Al encallar, la popa quedó casi sumergida, pero el centro del barco y la proa se mantuvieron en relativa buena situación. Los tripulantes se refugiaron en el cuarto de derrotas y en la caseta del timón, situados en el centro del buque, y allí pasaron las horas mortales que mediaron hasta su salvación. Cuando se les arrojó el primer cohete, los dos que salieron a recogerlo estuvieron a punto de ser arrastrados por el mar. Los naufragos, decididos a aprovechar cualquier coyuntura, se habían vestido los chalecos salvavidas.

Cuando llegó la noche y con ella la bajamar, el capitán les animó a arrojar al agua. Fue uno de los primeros en hacerlo, descolgándose por el ancla, que estaba suspendida. El primer maquinista, don Agustín Bilbao, como decíamos ayer, no sabía nadar, pero no vaciló en arrojarse.

– ¿Cómo llegó usted a tierra? – le preguntamos.

– Pues nadando – nos respondió –; ayer he nadado sin saber hacerlo.

Los carabineros

Los carabineros del puesto de Somo, que, insensibles a la fatiga, fueron los primeros en acudir al lugar del siniestro y los últimos en retirarse, prestando relevantes servicios son: Cabo don Antonio Rey Noreña. Números: Saterio Vaquerizo, Bertoldo Sáez, Gumersindo Simarro y Juan Otero González.

Nota final

Al regresar nosotros a Santander – cuatro de la madrugada – quedan en Somo el práctico Indalecio Santos y los señores Sota y San Vicente. El heroico sacerdote don Crisanto se ha puesto sobre su balandrán empapado en agua, un abrigo de no sabemos quién, un abrigo gris entallado, que cae pintorescamente sobre la severidad de sus hábitos. El buen pater, insensible a la fatiga, anima a todos para intentar el esfuerzo final.

El reflector del *Villaamil* continúa alumbrando el barco encallado. Nosotros nos imaginamos la esperanza que esa luz infundirá a los que aún quedan dentro, en lucha con la muerte. La luz de ese reflector es como un mensaje de la ciudad lejana, que parece decirles:

Esperad, confiad, que os salvaremos.

83.- Por el salvamento del “Arinda Mendi”

Un obsequio

Diario La Atalaya 5 de enero de 1918

Nuestro compañero de redacción don José del Río ha recibido una carta del representante en Santander de la Casa naviera Sota y Aznar, nuestro querido amigo D. Luis Martínez, expresándole, en nombre de esta Casa, su agradecimiento por la parte que tomó en el salvamento de los tripulantes del vapor *Arinda Mendi*, y acompañando una artística pitillera de plata. Esta pitillera lleva la siguiente inscripción:

Somo 17-12-917 Arinda Mendi J. Del Río

La misma carta e idéntico regalo han recibido el práctico del puerto don Germán del Río, el redactor de “El Cantábrico” don Ramón Martínez, don Felipe Arce y don Víctor Poyo, que parte tan activa tomaron en el salvamento durante la noche del naufragio.

84.- De la vida en el mar

Los grandes veleros

Diario La Atalaya 15 de febrero de 1918

En los anales de la Marina inglesa hay un buque famoso, el *Cutty Sark*. Se habla de él en todos los Centros nacionales, como de algo legendario que debe transmitirse de generación en generación. En ningún orden puede encontrarse nada tan popular ni que reciba un culto más ferviente de todo el país.

Fue el *Cutty Sark* un clipper que por la finura de su casco y la fuerza de sus velas no tuvo rival en su tiempo. Batió todos los records de velocidad de aquellos días en que tantos hermosos veleros existían. Tan popular es este barco y tan en la entraña del pueblo inglés está la tradición náutica, que en todas partes, en establecimientos públicos, en domicilios particulares se encuentran cuadros, cromos, dibujos representando el famoso velero. Se le ve también en postales, en calendarios, en estampas.

En España, donde estas cosas no apasionan, es difícil comprender la razón de este culto y el motivo de estas preferencias sentimentales. Pero la sociedad inglesa, formada por familias en las que la tradición marinera no se ha extinguido desde los tiempos de la Reina Bess; por hogares que cuentan siempre con algún antepasado ilustre en las luchas del mar, todo lo que con el mar se relaciona se considera como algo inherente a la Leyenda Nacional.

Uno de los más famosos pintores ingleses M. Pears, ha hecho un cuadro maestro representando al célebre velero. Y las reproducciones de ese cuadro se venden y se reparten por millones. En las revistas náuticas inglesas se ha trabado una interesante polémica acerca del *Cutty Sark* y de los demás veleros de su tiempo. Se trataba de establecer el récord de velocidad de aquellos días. La mayoría obtenida por el *Cutty* fue aplastante. De todos los rincones del Reino Unido y de los Dominios, los viejos supervivientes de su tripulación, han salido gritando como si ello constituyese el mayor timbre de orgullo

– ¡Yo navegué en él!

Y junto con esta confesión han aportado datos precisos de viajes y de navegaciones en que se demuestra la superioridad indiscutible del bravo clipper.

Dice uno de estos viejos marinos que intervienen en el pugilato: “Yo serví en el viejo *Termópilas* en su primer viaje, y ese viaje fue el más rápido que se ha hecho entre Londres y Melbourne, 60 días de práctico a práctico y 61 de puerto a puerto. Serví también a bordo del *Ariel*, del *Cutty Sark*, del *James Baines*, del *Lightning*, del *Serica*, del *Taeping* y del *Loch Torridom* y no tengo inconveniente en confesar que el *Cutty* era el más rápido de todos.

Mr. Reunie, el autor de los planos del gran velero, goza en Inglaterra de una popularidad solo comparable a la que en España disfruta cualquier torero célebre, Belmonte por ejemplo. Sus artículos sobre el barco, aparecidos en *The Nautical Magazine*, han constituido un acontecimiento editorial en Inglaterra.

La navegación a vela, que ahora volverá a tomar gran incremento, había decaído mucho en Inglaterra en los últimos años. Tanto es así, que al estallar la guerra europea sólo tres puertos escoceses – Escocia fue siempre la cuna de los clippers famosos – poseían grandes veleros. Estos tres puertos son Aberdeen, Dundee y Glasgow. En los tres años que han transcurrido desde 1914, todos los veleros matriculados en Aberdeen han sido hundidos por los submarinos ó vendidos. La matrícula de Dundee posee uno de cuatro palos y casco de acero, el *Westfield*, de 1.108 toneladas de desplazamiento. A la cabeza está Glasgow con doce hermosos buques, cinco pertenecientes a la Shire Line, otros cinco a John Hardie and Company, uno a J. A. Russel. Todos los de la Shire Line son de casco de acero, el *Kirkendbrighshire*, de 1.582 toneladas; el *Clackmannoushire*, de 1.583, construidos ambos en 1884, y las barcas de cuatro palos *Elginshire*, *Jordanhill* y *Kinsosshire*, de 2.229, 2.288 y 2.229 respectivamente.

Los cinco veleros de Hardie and Company son: la barca de acero *Kilmenty*, de 1.630 toneladas; la *Killoian*, de 1.637, la barca de cuatro palos *Vimeira*, de 2.233; la *Hougomout*, de 2.428 y la *Archibald Russel* de 2.385.

La *Archibald* es el último buque de vela construido en el Clyde. El velero de la Casa Gordon es el de acero *Chaverdon*, el velero de casco de hierro de mayor tonelaje que está a flote.

El orgullo marítimo inglés está muy lejos de sentirse satisfecho con la posesión de estos preciosos, aunque contados, ejemplares y en todo el Reino Unido se está haciendo una activa campaña a favor de la vuelta a la navegación a vela. Se quiere resucitar los tiempos del *Cutty Sark*, del *Decapolis* y del *Commonwealth*. Y seguramente no pasará mucho tiempo sin que el Gobierno tome cartas en el asunto, dictando leyes protectoras de esta rama tan interesante de la navegación.

En España se observa también una tendencia favorable a la navegación a vela. Tenemos noticia de que algunos importantes navieros piensan adquirir veleros de alto bordo para dedicarlos a las grandes navegaciones. Creemos que al acabar la guerra, a estos buques les está reservado un gran porvenir, pues económicamente pueden hacer a los vapores una competencia formidable.

Francia, desde hace años, venía construyendo grandes buques de vela, con casco de acero, que acaparaban el tráfico de las Indias.

En otro artículo veremos lo que en este aspecto de la vida marítima, puede hacer España.

85.- Los grandes veleros

El Cutty Sark

Diario La Atalaya 16 de febrero de 1918

El *Cutty Sark* fue construido en Dumbarton en 1869, en los mismos astilleros en que se construyó el *Coriolano*, cuyos planos obtuvieron el premio de honor en la exposición de modelos de buques celebrada en Londres en 1877. Su primer capitán fue Mr. Watson, que disfruta en los anales de la marina inglesa de una justa celebridad. Durante cuarenta y siete años el hermoso clipper ha permanecido en servicio constante; dedicado a largas navegaciones trasatlánticas, batiendo todos los records de su tiempo, sin que su hermoso casco, ni su magnífico aparejo hayan puesto en ningún momento su reputación en peligro. En 1881 sufrió una reducción de sus velas que redujo algo su velocidad. John Rennie, el maestro velero que trazó el diseño de su aparejo, calculó esta reducción en unos diez nudos cada singladura.

Uno de sus viajes más extraordinarios lo realizó en el año 1875. En el diario del capitán Watson, correspondiente a ese viaje se lee: *Cruzamos el Ecuador en 15 días, corriendo hacia el Este, 2.163 millas en 6 días*. Un comentarista de este viaje decía a este respecto en The Nautical Magazine: “Es sensible no conocer con todos los detalles esta proeza; por ejemplo saber el tiempo exacto de la salida de Londres ó Gravesend, la posición del buque día a día y las distancias recorridas cada singladura. Sería también curioso saber si las 2.163 millas recorridas eran marítimas ó terrestres. De tratarse de millas marítimas, el hecho sería verdaderamente extraordinario y sin precedentes. La mayor distancia recorrida esos 6 días fue 363 nudos en una singladura, osea dos nudos y media, sobre el promedio correspondiente a cada uno de los seis días. Es decir que fue una velocidad tan regular como pueda serla de un vapor.

En 1909, cuando el gran trasatlántico *Mauritania*, de la Cunard Line, arrancó al *Lusitania*, el record del Atlántico, entre las velocidades de dos días se notan diferencias hasta de 17 nudos, 658 y 641, por singladura. Por lo tanto, la velocidad del *Cutty Sark* en ese viaje fue más regular que la del gran trasatlántico de vapor. Nunca se ha llegado en buques de vela a la perfección. Sabido es que la velocidad de dos buques en idénticas circunstancias es como la raíz cuadrada de su eslora. En el registro del Lloyd vemos que la eslora del *Cutty* era de 212,5 pies. Extrayendo la raíz cuadrada nos resulta 14,577. Estos son, por lo tanto, los nudos de la velocidad matemática por hora, correspondiente al célebre clipper. En la práctica alcanzó, sin embargo, velocidades mayores. El capitán Watson nos asegura que en algunas ocasiones el *Cutty* llegó a correr 17 millas por hora.

El *Cutty Sark* vive todavía. Cambió de dueño y recibió el nombre de *Ferreira* siendo destinado al servicio de las Indias portuguesas. Desde entonces no ha vuelto a mares europeos, ni se le ha visto en los docks de los puertos ingleses.

El comandante del *Britania* J. F. Sparks, escribía desde Capetown al editor de *The Nautical Magazine*, en el mes de febrero del años pasado lo siguiente: “Tengo mucho gusto en acompañarle dos fotografías del *Ferreira* antiguo *Cutty Sark*. Dichas fotografías han sido tomadas en Mossamedes, en febrero de 1916, por uno de mis oficiales. Usted podrá ver que el viejo barco conserva la misma apariencia que tenía, cuando a los 17 años servía yo en los clippers de té de la China y regateábamos con él. Sin embargo, al pasar a bordo experimentamos todos una gran tristeza. No es más que un sepulcro blanqueado”.

En mayo de 1916, cuando iba a remolque desde Delagua Bay a Massamedes, con carbón, fue desarbolado, volviéndose luego a aparejar. Los rumores que acerca de su naufragio habían circulado en Inglaterra no eran, por lo tanto, ciertos.

Inmediatamente al *Cutty* seguía en velocidad el *Lacing*. Este buque fue primero un vapor francés y llevó el nombre de *Pereire*. Después se le aparejó para la navegación a vela, dotándole de cuatro palos. Entonces de le cambió de nombre.

Todos los marinos que en él navegaron convienen que *she comes next to Cutty Sark for speed*, es decir que es el que seguía al *Cutty* en velocidad.

Se recuerda que hizo un viaje del Canadá al Clyde en 15 singladuras.

PICK



El *Cutty Sark* en el dique seco de Greenwich, al Este de Londres en su museo.

86.- El último raquero

Diario La Atalaya 4 de marzo de 1918

La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 20 de abril de 1918

Hace pocos días evocaba el Diario Montañés, el casticísimo Eduardo Huidobro, aquella deliciosa escena de los raqueros que escribió Pereda. Y al conjuro de los nombres inmortales de Cafetera y Pipa, pensamos nosotros en cuán a menos ha venido aquella pintoresca especie de nuestra picaresca regional.

Hoy se pueden recorrer los muelles de punta a punta sin encontrar un solo raquero. Los ha espantado el humo de los vapores. Esto que pudiera ser un bien, es sin embargo un mal. El raquero no ha desaparecido, ha degenerado. Ha cedido su lugar al golfo, que sin ninguna de las cualidades pintorescas del raquero, está lleno de estigmas repulsivos. Es, además, un tipo exótico, de factura extraña, sin ninguna raigambre histórica, sin ningún nexo espiritual con nuestra tierra.

El golfo se acicala y presume chulaponamente. Tiene mal instinto, mala entraña. Explota a desgraciadas mujeres y vive a costa de ellas. Es ladrón, es vicioso y a menudo se encuentra complicado en delitos de sangre. El raquero no era así: era, y Pereda así nos le describe, una criatura primitiva, tosca, sin ninguno de los refinamientos de la civilización. Nacido en el muelle. Era un bruto, pero de innatos sentimientos generosos, que en casos solemnes le llevaban a la heroicidad.

Los raqueros que “La leva” llevó a servir en las fragatas del Rey, fueron los heroicos marineros que se batieron en El Callao con Méndez Núñez. Amaba la independencia y no se sometía de grado a ningún fuero. Amaba el aire libre de las playas y de las escolleras; era un bohemio originalísimo, un inadaptado, cuya especie desapareció al faltar el ambiente. Hasta cuando los hábitos de su vida libre le llevaban al robo – es decir a la raquería, que era un robo simpático hasta cierto punto – lo hacía sin malicias, sin perversidad, sin vileza y todos lo que cogía era un poco de estopa, una herramienta de calafate, cosas sin trascendencia y casi sin valor. Entre los raqueros y los apaches medía todo un abismo ético.

Habíamos dicho que de aquellos raqueros no quedaba uno y debemos rectificar; hay un superviviente a quién quizás podamos considerar como el último raquero: es popularísimo en Santander, se llama Angel Cillero, pero todo el mundo le conoce por un remoquete: Pombito.

Nuestro hombre, como los raqueros clásicos, sus antecesores, no concede importancia ninguna al aseo personal. Una cabellera salvaje, como la de Muergo, que no se peinó jamás; una barba que parece una selva en la que no entró nunca ni la tijera ni la navaja barberil. Un grueso chaquetón, partido en mil jirones, sujeto con un pedazo

de piola; unos pantalones que llevan quince ó veinte años sobre las mismas piernas, sin que nunca disfrutaran un relevo de media hora. Por mil distintos sitios asoma la carne negra y bárbara del raquero. Este es el exterior, el interior no es menos original. Cillero es un hombre que tienen admirablemente desarrollado el instinto de la independencia. Un independencia salvaje y cerril, que le ha hecho vencer el medio civilizado del siglo y de la ciudad. Vive nuestro héroe sobre sus queridas tablas del muelle, como pudiera vivir Robinsón en su isla desierta. No tiene familia, ni hogar, ni cobijo. No ha dormido nunca en blandos colchones ni bajo techado. Cuando las gentes se recogen en sus alcobas, nuestro raquero se introduce, como un cámbaro, en las oquedades de las escolleras, entre las pilastras de los muelles, bajo las estibas de mercancías.

Cualquiera que sea la estación del año esto le basta, y es prodigioso el hecho de que el débil barro humano pueda resistir en estas condiciones, año tras año, las glaciales temperaturas del invierno, que ponen un dedo de hielo sobre las losas de las calles. Se cuenta que en una ocasión, alguien compadecido, buscó a nuestro hombre refugio en un Asilo. Pero la blandura del lecho era un tormento para él, acostumbrado a las durezas de la intemperie. Cuando fueron a despertarle por la mañana encontraron intacto el lecho, y a Pombito roncando debajo de la cama. La sujeción le asfixiaba y recobró inmediatamente la libertad, es decir, el abandono, el desamparo.

Como los raqueros antiguos, tiene el instinto de la navegación metido en los tuétanos. Quizás haya en él un gran navegante malogrado. Es el primer visitante que trepa a bordo de los barcos que arriban, y los tripulantes que le conocen le reciben jovialmente. Come las sobras del rancho de los marineros y para pagar este favor ayuda al cocinero en algunos humildes menesteres, como la monda de patatas y acarreo de agua. Conoce, desde que empezaron su carrera, a todos los capitanes de nuestra matrícula y habla de ellos con una pintoresca familiaridad.

Pombito, que no ha conocido nunca dinero, ni ha sentido la necesidad de tenerlo – mientras haya en el puerto barcos y en los barcos rancho, tiene todas sus necesidades cubiertas – posee un austero concepto de la probidad. No ha robado nunca. En los vapores, donde hay tanto que robar y donde los golfillos y los vagabundos son tan nocivos como las ratas, Pombito circula libremente, sin que nadie le ponga trabas. Saben los contraмаestres y mayordomos que se moriría de hambre y no había de coger, sin permiso, un pedazo de pan.

De no haber poseído nunca dinero, ni aún calderilla, le viene el remoquete de Pombito. Es una de esas ironías de contraste a que tan aficionado es el pueblo. Así como al que abulta como medio hombre le llaman “mil hombres”, así a Cillero, que no tiene noción de la moneda, le bautizaron en diminutivo con un nombre que en la vida santanderina suena a prestigio, a opulencia y a fausto.

Una de estas tardes inclementes que un N.O. huracanado barría el muelle, en que del nevado Cabarga venía un frío de tumba, en que llovía implacablemente, Pombito adosado a la pared de la caseta del embarcadero, mostrando por los mil desgarrones

de su ropa su carne amoratada, con los pies descalzos, contemplaba el mar indiferente a todo.

– ¿Cómo te va? – le preguntamos, condolidos.

– Mal, señor – nos respondió – Tengo mucho frío. No entran barcos y no he comido todavía.

Eran las seis de la tarde, y la noche avanzaba hosca y temerosa ...

– ¿Y dónde vas a dormir? La noche va a estar poco confortable.

– Por ahí, señor; por ahí – nos respondió sin pestañear.

– ¿Porqué no entras en un Asilo ? ¡Tendrías cama, al menos.

Nos pareció que temblaba al oír nombrar el Asilo. Era la privación de la libertad, no poder subir a los barcos, no poder hablar con los capitanes.

– No, señor; al Asilo no. ¡Yo no tengo costumbre de eso!.

Y allí quedó adosado a la pared de la caseta, como un bajo relieve trágico y tosco de pesadilla.

Cualquier amanecer de estos en que la nieve cubre las calles, Pombito, que ya ha pasado de los 60 años, aparecerá exánime de hambre y frío entre los sacos de una estiba: como una rata.

Y con él desaparecerá definitivamente el último de los raqueros, el descendiente directo de Cafetera y Pipa, la cumbre de una vieja estirpe pintoresca.

PICK

87.- A lo largo de nuestra bahía

La construcción naval

Diario La Atalaya 19 de abril de 1918

La Montaña revista de la colonia montañesa. La Habana 20 de julio de 1918

Hemos recorrido toda la bahía, recibiendo la caricia húmeda de esta indecisa tarde abrileña, dorada por un sol, que aún tiene palideces y livores de sol de invierno. A lo largo de los muelles que la guerra ha dejado silenciosos y desiertos; esos muelles que hace cuatro años eran un hormiguero de actividad; a los que atracaban los buques que embarcaban el mineral ó que traían el carbón; los que desde Holanda transportaban el lustroso ganado lechero; los que venían de Amberes y de Bremen abarrotados de productos químicos ó de maquinaria; a todo lo largo de esos muelles que antes de 1914 reflejaban como un espejo, las banderas comerciales de todas las naciones, hemos sentido como un baño de decaimiento y de tristeza. ¿Volverá a ser nuestro puerto lo mismo que fue, cuando se reunían en sus aguas los buques modernísimos de la Hamburg América Line; los de la Trasatlántica francesa; los ingleses de la Mala Real, que unidos a los trasatlánticos de España, daban una sensación de actividad febril, de eterna agitación, llenando nuestro hospitalario pueblo de viajeros y nuestros grandes almacenes de mercancías?.

Pero la nube de melancolía y de pesimismo se desvanece de pronto. Un rayo más fuerte de sol, pone su oro – un oro simbólico – ante nuestros pasos en las viejas maderas. Los nubarrones grises parece que se repliegan en derrota. Y a nuestra espalda suena un seco golpe de martillazos; un rumor de colmena; un canto de vida.

En las escombreras de San Martín; entre marismas a medio desecar, terraplenes llenos de hierbajos se destacan como los esqueletos de unos cetáceos, los perfiles de unos buques en construcción.

Santander tiene una gloriosa tradición de ingeniería naval. Si los antecedentes históricos pesasen en estos pleitos, las grandes factorías de construcción naval en España se emplazarían en Santander. Ahí está el Astillero, con su nombre simbólico, que evoca el recuerdo de sus viejas gradas. Pero esas razones sentimentales tienen ahora un escaso valor efectivo. La industria de la construcción naval, la industria de más brillante porvenir de España, será monopolizada por aquellos puertos que tengan mayor capacidad técnica y económica.

Varias regiones españolas han abocado el problema con decisión. En Bilbao se construyen ya barcos tan perfectos, como se pueden construir en el extranjero. Hace poco llegó a Santander un hermoso vapor el *Mechelin* construido para armadores montañeses en Bilbao. Todo aquel barco, de quilla a perilla, es obra del trabajo y la

industria de España. La construcción naval se desarrolla también en Gijón; adquiere nuevo impulso en Cádiz. Todo parece indicar que al fin España va a redimirse en materia tan importante de la tutela del extranjero.

Estas modestas factorías para la construcción de veleros y lanchillas, que han puesto un poco de animación en las escombreras y terraplenes de San Martín, son como un anuncio de lo que nosotros pudiéramos hacer también para igualarnos a nuestros vecinos. Es como un balbuceo de algo que es una aspiración dormida en nuestras almas.

En estos mismos lugares de San Martín, donde estuvo la antigua playa de baños, estableció hace años sus reales, un carpintero de ribera, el difunto Pedro Arambarri. Allí se hicieron muchas barquías y embarcaciones de pequeño porte. Tenía aquello un carácter de industria primitiva, muy popular y muy simpático. Ese taller de calafate, que subsistió durante mucho tiempo, parece que fue como una semilla. Hoy, hay en los mismos parajes dos talleres, que crecen de día en día su importancia. Cada uno de ellos tiene en su grada un buque que, en relación a los construidos allí hasta ahora, puede considerarse un gran porte. Uno de estos talleres lleva muy adelantada una hermosa goleta con motor auxiliar, que desplazará alrededor de doscientas toneladas. En cuanto esa goleta se termine, se empezará otra. Las dos han sido encargadas por el comerciante de esta plaza don Modesto Piñeiro. En el taller inmediato se construye, y también va muy adelantado, otro barco mixto para el señor Calderón García.

En una rampa del mismo San Martín, puede verse acabadas dos de las magníficas gabarras de hierro que, para el arsenal de Ferrol, construyen los talleres de los señores Corcho e hijos. Esta misma casa está acabando en Puerto Chico, la transformación en buque mercante de carga, del antiguo cañonero *Nueva España*. Esa reparación, por su importancia, tiene casi el valor de una construcción nueva.

No es esto solo, En el Astillero, en los talleres de la señora viuda de Lavín, se está estudiando el modo de dar gran amplitud a las obras de reparación y construcción de barcos, a que desde hace tiempo se viene dedicando la casa. Hace pocos días se lanzó al agua un vapor de carga, el *Pepe Luis*, arreglado allí. La obra se hizo a base del casco de una gabarra. Con tal acierto de hizo el trabajo que los propietarios de este barco, importantes comerciantes de Bilbao, han decidido encargar a los mismos talleres un nuevo buque cuya quilla, según nuestras noticias, se colocará en breve y cuyo desplazamiento no bajará de 1.000 toneladas.

Todo esto con ser tan grato no tiene otro valor que el de un grito inarticulado; un balbuceo. Demuestra, sin embargo, las excelentes condiciones de nuestra bahía, para la industria naval, y la posibilidad de establecerla en gran escala. Por eso recogemos en estas impresiones, esos pequeños detalles, que a muchos parecerán sin importancia. Hay que ir a la formación de unos grandes talleres de construcción. Son el complemento obligado de los Altos Hornos; lo que necesita Santander, para fijar su posición industrial, cuando acabe la guerra. ¿No hay elementos bastantes en nuestro pueblo, para acometer el gran negocio? Nueva Montaña misma que tan cuantiosos benefi-

cios está obteniendo; los Bancos locales, cuya próspera marcha hemos consignado en nuestras columnas con placer; ese grupo de navieros y distinguidos convecinos que han obtenido, con motivo de la guerra, considerables y legítimos beneficios, pudieran formar el núcleo de la nueva y necesaria entidad industrial. Tras ellas se agruparía todo el ahorro de Santander. Y lo resultante de ese esfuerzo, sería uno de los hechos más trascendentales y decisivos de nuestra historia.

La tarde ha aclarado completamente sobre nuestras cabezas. Es un breve y momentáneo triunfo del sol, que llena nuestras almas de optimismo y júbilo. Los muelles siguen silenciosos y desiertos. Pero al final, en la zona de las marismas de Maliaño, empenachadas por el humo de los Altos Hornos, el sol al jugar con las nubes, dibuja en el cielo figuras extrañas. Como los contornos de una nueva ciudad. Un sueño flotante en el aire, que solo necesita el conjuro de las voluntades enérgicas para cristalizar en realidad.

PICK

88.- Al margen de un suceso

Consideraciones sentimentales

Diario La Atalaya 23 de abril de 1918

En otro lugar de este número encontrarán nuestros lectores el relato de un suceso que ayer se comentó apasionadamente y que puso en nuestra ciudad como un pequeño viento de fronda. Al margen del desagradable suceso, queremos escribir unos comentarios. Se trata de un conflicto entre dos puntos de vista legales. Por lo visto están en pugna, y de su choque ha salido descalabrada, como sucede siempre, la parte más débil, la que más títulos tiene a nuestra consideración: la humilde clase pescadora.

Nuestros lectores sabrán ya de lo que se trata. Un buen día, de esto hace muchos meses, las incidencias de la guerra marítima hicieron zozobrar a un vapor extranjero torpedeado, a una regular distancia de nuestras costas. Aquél vapor iba cargado de una mercancía que en estos momentos, a causa de la dificultad de los transportes, alcanza unos fabulosos precios. Aquél cargamento iba asegurado. Los dueños de la mercancía supieron la noticia del siniestro sin gran emoción. Todos los daños que podían sufrir les serían resarcidos debidamente. El asunto no les preocupó de momento. El mar es un gran avaro que no devuelve nunca los frutos de su rapiña. En esta ocasión, como en tantas otras, los barriles de la preciada mercancía se perderían en los senos del mar.

Pero he aquí que al cabo de unos días, cuando ya nadie se acordaba del siniestro, los buenos pescadores de Santander, que aquél día, como todos los del año, habían salido al mar, a tender sus redes para procurarse el cotidiano sustento, empezaron a recoger barriles a la deriva, que el viento tempestuoso del NO. empujaba desde grandes distancias hacia aquí. Y aquellos barriles vinieron a sustituir a la pesca diaria, una pesca más ímproba, más trabajosa, de más peligro, puesto que embarcar a bordo pesados objetos, estibarlos en embarcaciones no habilitadas para la carga, era un peligro para las embarcaciones y los tripulantes.

Que esto no es una hipérbole retórica lo demuestra el hecho de que alguno de aquellos vaporcitos pesqueros – de Santoña si la memoria no nos es infiel – zozobró antes de llegar a puerto.

Aquél hallazgo de los barriles fue la nota pintoresca en nuestros muelles durante unos días. Para los pobres pescadores, la impresión del hallazgo fue la de un buen premio de la lotería. Era lo inesperado que les salía al paso, para remunerar su vida de sacrificios y de abnegaciones. Alguna vez la casualidad había de serles propicia. No solo habían de ser los poderosos quienes alcanzasen los beneficios de la guerra.

Marte se acordaba también de los desvalidos y de los pobres.

Nunca como en esta ocasión fue la casualidad justiciera y reparadora. La guerra, para nuestros pescadores, era solo la posibilidad de una muerte trágica. El posible encuentro con una mina – díganlo esos pobres pescadores de San Sebastián, cuya sangre humea todavía – ó el verse entre los fuegos de dos bajeles beligerantes, como aquellos tripulantes de los *Mamelenas*. En esas tristes ocasiones, nadie acudió a reclamarles una parte de su desgracia. Por lo tanto, no podían pensar que al sonreírles una vez la suerte, les reclamase alguien una parte de su fortuna.

Todo esto pensaban los humildes nautas, mientras el tesoro salvado por ellos, era desembarcado y puesto bajo la égida de la autoridad de Marina. Enseguida empezaron a forjar bellos sueños. Aquello significaba el pago de sus deudas y los atrasos contraídos, en las costeras malas, y que pesaban como losa de plomo sobre la modestia de sus vidas. Aquello era, quizás, la posibilidad de adquirir una arte nueva, acaso para los más favorecidos, hasta poder comprar una embarcación. Era un respiro venido del cielo, en las horas duras y sombrías de la brega diaria. ¿Tenían derecho a pensar así? ¿Tenían derecho a soñar? ¿Quién no hubiera pensado lo mismo? ¿Quién no hubiera abrigado ilusiones idénticas?

Pongámonos, lectores, en el caso de ellos. No se trataba de un hallazgo vulgar y corriente, de una moneda caída al azar en la calle y que no supone, para el hallador, otro esfuerzo que el de recogerla. Esos barriles, bien perdidos estaban, sin su intrépida decisión. En su rescate habían puesto vigor de sus músculos, trabajo inteligente y tenaz. Tenían derecho a pensar que aquél trabajo tendría recompensa.

El encuentro de esos barriles en el mar, no fue, volveremos a insistir un ello, el hallazgo de un objeto extraviado en la vía pública. Fue más bien, como el alumbramiento de una mina. Sabido es que la legislación minera, no concede la propiedad de los tesoros ocultos bajo tierra, al que los posee, ignorándolo, sino al que los descubre y los extrae inteligentemente.

Para los efectos morales, esos barriles eran como una vena de hierro, cuyos propietarios no sabían como encontrar, y que no habían hecho ningún esfuerzo para extraer. Fueron los pescadores y los hallaron. Allí, sobre el mar, no fue nadie a discutirles la validez de su presa. Fue cuando la mercancía estaba sobre el muelle, salvada ya, cuando se formuló una demanda de mejor derecho.

¿No es triste y doloroso que todas aquellas ilusiones que un buen día forjara toda esa buena gente, se desvanezcan?

Consignamos el hecho dolorosamente impresionados, sin meternos a discutir la parte legal. Ingenuamente, creían los pescadores tener derecho al tesoro que hallaron flotando sobre el agua. Se explica toda su contrariedad, todo su disgusto.

¡Es tan cruel desbaratar de un solo golpe, unas ilusiones honradamente alimentadas y concebidas!

89.- Al margen de la tragedia

Recuerdos de Viborg

Diario La Atalaya 7 de mayo de 1918

El telégrafo nos habla estos días de Viborg. El nombre suena en nuestros oídos con un tintineo de cuentas de cristal, con un fragante rumor de juventud.

Viborg, es uno de esos cuatro ó cinco nombres luminosos que van marcando las etapas de nuestra vida. Parece que ellos dividen nuestra carrera en zonas de sombra y luz. Son como fronteras espirituales. A veces estos nombres lo son de personas odiadas ó queridas. A veces son nombres de lugares en que culminó algún episodio sentimental. Viborg, es uno de estos. De él hacia los días actuales, parece que las sombras se van espesando: los panoramas son más áridos y más duros.

¿Cuándo nos llevó a nosotros el azar al risueño rincón finlandés? Somos unos malos retenedores de fechas. Para nosotros las fechas no dicen nada. Tenemos que tomar como puntos de referencia hechos ó imágenes que hirieron nuestra imaginación ó nuestra retina. Somos como aquél a quién preguntaban el número de la casa donde vivía desde hacía años y respondía sencillamente:

– El número no lo sé, pero junto a mi portal hay una florista muy guapa, la más guapa de todo el pueblo; ¡caerá usted enseguida!.

Así, de nuestra visita a Viborg, recordamos nosotros que acaeció durante la guerra ruso-japonesa. Lo recordamos porque en nuestro viaje hallamos en el mar a la escuadra de Rodjestwensky, que impulsada por la fatalidad, navegaba entre borbotones de humo al histórico desastre de Tsushima.

Recordamos también que era verano. Uno de esos floridos veranos del Báltico, que no ceden en encanto a los de las regiones de los trópicos. Todo el paisaje se pinta de gradaciones de azul. Azul de mar y cielo y azul verdoso de los bosques vistos a distancia. Paisajes cándidos que parecen hechos como para servir de fondo a episodios de cuentos infantiles. Las tierras cálidas del mediodía dan una sensación de madurez, de virilidad. En esta región boreal, por el contrario, todo es infantil. Hasta los viejecitos que arrastran su fatiga por las orillas sembradas de pinos, miran todo hasta lo más trivial con cara de asombro. Parecen niños inquietos y curiosos ante un juguete nuevo.

La primera impresión que recibimos al abocar la ancha bahía fue de fuerza. Un dédalo de islotes se extiende ante la costa, como un pétreo cinturón que defiende la entrada. Sobre estos islotes, en terraplenes achatados cubiertos de césped, asoman su boca acerada los cañones. Viborg era ya uno de los principales puertos militares del Báltico. Aún está fresco en nuestra retina el espectáculo de los primeros soldados ru-

sos. Aquella impresión quisimos reflejarla entonces en unos artículos que enviamos a no sé qué periódico. Veníamos a decir en ellos que esos soldados llevaban troquelado sobre su frente triste, el sello fatal de la derrota. Altos, macilentos, desgarrados, paseaban su desmayo sobre el parapeto, con aire indolente y tristón. Jamás vimos sonreír sus ojos turbios. Ni un instante sorprendimos en ellos, esa bendita alegría militar, que es la característica de todos los ejércitos. Se diría que era carne predestinada al matadero. Luego la tristeza y la poca marcialidad de sus uniformes de color ocre, completaba su aspecto sórdido y vulgar. Parecían figuras modeladas en barro por un dedo torpe. No había en ellos una sola línea gallarda ni airosa.

Acabábamos de ver a los “yeomanrys” ingleses, finos, pulidos, elegantes, con sus uniformes de opereta vistosa, llenando los parques de Glasgow con el zumbido de sus látigos y el tintineo de sus espuelas. Habíamos visto a los hercúleos “highlanders”, como una apoteosis de la gracia masculina, ostentando sus polícromos trajes típicos de una medieval tradición. Habíamos visto en los puertos franceses de África el desfile de los “sphais” y de los zuavos con flotantes y sutilantes vestiduras que formaban una sinfonía de color. Quizás este contraste de las indumentarias, influyera entonces en nuestra impresión pesimista. Es imposible sustraerse a los detalles de orden exterior.

Otra de las impresiones que recibimos fue la de desasosiego, la de inquietud. Recordamos el celo con que las primera autoridades que giraron una visita a bordo, pusieron bajo sello todos los papeles e impresos de a bordo. Había como un horror a la letra de molde. Se temía el contagio de las ideas engendradas en los climas meridionales, donde el vino y la sangre fermentan bajo el sol. Luego nos explicamos todas estas precauciones exquisitas. Estábamos en tierra de Finlandia, en una tierra donde no era ruso más que el dogal.

Poco después acabada ya la guerra con la derrota, estalló la asonada, ahogada en sangre, Aquella inquietud, aquel desasosiego, que se escondía en las miradas y que flotaba en el aire, eran el centelleo precursor.

Pero todos estos brochazos fuertes se fueron amortiguando gradualmente. Se diría que los ahogaban las líneas blandas y suaves de la naturaleza boreal. Estábamos anclados en un remanso que formaba el río en el seno del bosque. La población quedaba imprecisa y distante. Venían aguas abajo por el río las almadías de largos troncos recién cortados, de maderas que sangraban todavía por las heridas que la serrería les abrió. Sobre cada una de estas almadías, que el flujo de la marea arrastraba, se diría instalada una tribu. Los trabajadores con sus mujeres y con su prole. Nos miraban al pasar como con envidia. Los que de ellos hubiera oído hablar de España, ¿cómo la concebirían en su imaginación? Algo así como nosotros nos imaginamos a los imperios del remoto Oriente. Solo tenían un hecho material, para contrastar sus concepciones con la realidad: nuestro pan blanco, nuestro vino. Y al probarlo les bailaban los ojos.

Sí, las tierras de la España lejana, debían ser, verdaderamente, el imperio predilecto del sol.

Un domingo, el río se pobló de un descompasado estrépito de sirenas. De la ciudad venían aguas abajo, empavesados remolcadores. No hay nada tan bonito ni tan grácil como estos vaporcitos de los puertos del Báltico, que alimentan sus calderas con troncos de árboles en vez de con carbón. Sus patrones los cuidan con un mimo gentil. Brillan sus barnices y sus pinturas de claros tonos; resplandecen sus metales. No hay nada negro allí. Hasta el humo es un humo parduzco y discreto, que sube a las nubes en volutas y flota graciosamente en el azul. La población endomingada de Viborg, estaba sobre estas alegres embarcaciones; se trasladaba a las isletas florecidas, al son de músicas y canciones.

Al pasar junto a nosotros agitaban los excursionistas las gorras; las mujeres saludaban con los pañuelos; sonaban las campanas del barco, ó el patrón hacía lanzar a la bocina un rugido estridente.

¿Qué habrá sido a estas horas de todas aquellas almas felices? Aquella población que conocimos tranquila y laboriosa ha sentido sobre su cráneo la dura quijada de Caín. Aquellos trabajadores sobrios y taciturnos, que estaban en el barco las largas perchas de madera ¿serán esos sanguinarios bolchewicks de las guardias rojas que han puesto a sangre y a fuego el país?

Un telegrama de un periódico local francés, nos dice que antes de ocupar los alemanes Viborg la población sufrió un horrorosa bombardeo. Mas de las tres cuartas partes de sus casas ya no están en pie.

Aquellas alegres casas de madera que parecían nidos de pájaros, con una ventana al bosque y otra al mar ...

PICK

90.- Los señores raqueros

Diario La Atalaya 24 de julio de 1918

Hace pocos días ocurrió en Nueva Montaña un trágico suceso. Un pobre raterillo, sorprendido “in fraganti” robando lingotes, con otros cuantos mozallones, fue muerto por un guarda, que tuvo que defenderse de la agresión de los rateros.

Ayer volvió a ocurrir en la misma factoría industrial otro incidente entre otro guardia y otro “cliente” de la fábrica.

Estos hechos, desgraciadamente, se están repitiendo todos los días. Nueva Montaña se asemeja a una plaza bloqueada. Un inmenso ejército de rateros de todas las edades y sexos, vivaquea por sus alrededores. Al menor descuido de la “guarnición”, caen sobre sus obras avanzadas y nunca se retiran sin botín. Cada lingote vale en la chatarrería 40 pesetas. Si se pueden coger dos o tres lingotes, y ellos no es difícil, se ha sacado un bonito jornal. Todo está admirablemente dispuesto para la operación. Las chatarrerías están al pie de los Altos Hornos. Una vez allí, se está como en un recinto sagrado. El chatarrero es una especie de ser inviolable al que la autoridad trata con muchísimo respeto. Se pesa la chatarra, se cobra y a disfrutar el importe del trabajo tranquilamente.

Había antes familias que trabajaban desde la salida a la puesta del sol, para ganar un jornal mísero. Hoy, esas familias, han echado sus cuentas, y en lugar de destripar terrones se dedican a escaramucear con los guardas de Nueva Montaña. Algo arriesgado es el oficio, pero no deja de ser productivo. En vez de las 2,75 que ganaban antes, cuando lo ganaban, hay días en que hacen liquidaciones de treinta y cuarenta y cinco pesetas.

Además, para las cabezas de familia el negocio no tiene quiebra. Ellos se limitan a la administración. La parte mecánica corre a cargo de los pequeñuelos o de las mujeres, lo que, en caso de una desgracia, rodea al asunto de cierto barniz sentimental. Además, que los guardas – hombres y padres de familia al fin – siempre tratan a los niños y a las mujeres con cierta consideración. El desgraciado suceso de días pasados es una excepción, en que tuvo toda la culpa la fatalidad.

La industria de la raquería, que en tiempos de Pereda era un oficio que no daba ni para cortarse el pelo, a causa de la guerra europea marcha viento en popa. Si se aprobase el proyecto de Alba, sobre beneficios de la guerra, los raqueros tendrían que tributar, como los navieros y los carboneros.

Por los muelles, donde los cofrades de esta activísima clase, celebran sus Juntas y consejos de administración, es frecuente oír historias de fabulosas ganancias. Hay varios raqueros que ayer amarraban el pingajo que les servía de pantalón, con un

trozo de piola y que hoy tienen cartillas en las Cajas de Ahorro de los Bancos locales. Y hasta se repiten los nombres de tres o cuatro ricos industriales enriquecidos en el negocio raquero. Y juramos por lo más sagrado que no incurrimos en exageración. Las autoridades y medio Santander saben que lo que decimos es verdad.

El campo de acción de un raquero moderno es vastísimo. Desde los sacos viejos y los pedazos de arpillera, hasta la latería de envases viejos; carbón, sustraído pacientemente, piedra a piedra; herramientas en buen o mal uso, y el zinc de los canalones y los aleros. Al precio que hoy están las cosas, la más pequeña presa de estas especies tiene, vendida al peso, un valor considerable. Pero el desideratum, el sueño dorado de todo raquero que en algo se estime, es el lingote. De ahí el número incalculable de “clientes” que le han salido a Nueva Montaña.

Para operar se emplean diversos procedimientos. El más usado, porque es el más cómodo y el menos expuesto, es el que pudiéramos llamar marítimo. Pero este procedimiento requiere gastos de instalación. Flotando sobre las aguas de nuestra bahía hay trenes de salvamento – dispénsenos el eufemismo de la frase – tan perfectamente montados, que costaron muchísimo dinero.

Para apoderarse del lingote por este procedimiento, hay que operar en dos tiempos. En el primero se arroja el lingote, o los lingotes, al agua, y se espera a que se haga de noche. Y cuando las sombras son lo bastante densas para que la faena no escandalice, se llega al lugar de la sumersión con el tren de salvamento, un bote provisto de aparatos para rastrear, y se pesca el lingote caído. El “negocio” en esta forma difícilmente tiene quiebras.

Claro está, que los operadores en pequeña escala, que carecen de embarcaciones y demás elementos, tienen que arriesgar la piel, y llegan hasta las vagonetas y cogen el lingote allí, exponiéndose a la caricia de una bala. Hay la misma diferencia entre unos y otros que entre la mecanografía y la escritura a mano.

La mayor parte de nuestros lectores, habrá presenciado alguna vez las operaciones de carga de lingote en los barcos. Por mucho que sea el cuidado de los obreros, ocurre a veces que una estrobada se les va al agua. El percance no pasa desapercibido para el raquero. Se fija en el sitio donde los lingotes han caído y por la noche acude a extraerlos en el bote. La operación es facilísima. A veces surgen también negocios de mucha mayor importancia. Negocios que valen miles de pesetas. Sabida es la frecuencia con que los barcos pierden algún ancla y grilletes de cadena. Y ocurre muchas veces que cuando el buzo de la Casa consignataria se presenta a recogerla, no halla ni el rastro. Como si fuera de azúcar y se hubiera disuelto en el agua. Es sencillamente que los raqueros, los grandes raqueros que disponen de material para estas empresas, se han adelantado.

Nada de lo que se cae al mar se pierde. Es una verdad evidente para todos los que por afición o por oficio frecuentan las márgenes de la bahía. Y raro es el día en que de cada barco surto en bahía o atracado al muelle no se cae algo: un yunque, una bandarria, una plancha de hierro. Todos estos objetos, cuyo valor supone muchos miles de duros al año, aquella misma noche encuentra hospitalario asilo en las charrerías.

Tenemos en nuestra cartera datos curiosísimos de que haremos uso en artículos sucesivos. Obran en nuestro poder confidencias y confesiones de raqueros experimentados.

Es interesante, lo aseguramos, ver el desarrollo y la prosperidad de esta noble industria en los últimos años. Si el pobre "*Cafetera*" alzase la cabeza en su tumba y viese como trabaja y como vive hoy el raquero, volvería a morir de asombro.

Exactamente igual que si un antiguo carromatero de los tiempos anteriores al ferrocarril volviese a la vida y tuviera que separarse para dar paso a un Roll Royce.

PICK

91.- Santander sin barcos

El grimpolón blanco y rojo, arriado

Diario La Atalaya 27 de agosto de 1918

Acaba de vender sus vapores la Compañía Santanderina; casi al mismo tiempo, don Adolfo Pardo ha hecho lo propio con los dos buques de su propiedad, el *Inés* y el *Adolfo*, dos de las unidades más hermosas de bandera española. Estas ventas, unidas a otras anteriores y a desgracias repetidas, suponen casi la desaparición del grimpolón rojo y blanco de nuestra matrícula sobre la superficie de los mares.

El hecho es doloroso, por mil motivos de orden sentimental y orden material. Es muy triste que Santander, uno de los principales puertos españoles, se quede sin flota que le represente, precisamente en los mismos momentos en que otros puertos acrecientan su tonelaje sin reparar en sacrificios.

La flota a vapor santanderina nació con la pérdida de las Colonias. Todos los jóvenes de la actual generación la hemos visto nacer y desarrollarse. Los barcos nos eran familiares y conocidos. Y a su bordo se ha formado esa generación de marinos montañeses que es hoy honor de la navegación española.

La marina montañesa tuvo un periodo de gran esplendor, que no llegamos a conocer nosotros, cuando la navegación a vela. Hermosas fragatas y bergantines dedicados al tráfico harinero eran el orgullo de nuestro puerto. Aquella navegación, un tiempo tan próspera, fue languideciendo y últimamente quedó como único vestigio del pasado glorioso la hermosa *Don Juan*, la magnífica fragata que durante muchos meses se balanceó inmóvil en las aguas de la bahía, hasta que al fin, fue vendida al extranjero. Aquello fue como la señal de licenciamiento de nuestras huestes náuticas. La mayoría de los capitanes y pilotos curtidos en aquellas navegaciones a la Perla de las Antillas, emigraron y se distribuyeron por todo el mundo. Otros abandonaron la profesión y quedaron en Santander dedicados a diversos negocios y oficios.

Así ocurrió que cuando al cabo de unos años se fundó la Compañía Santanderina y adquirió el *Peña Cabarga*, primer barco a vapor que marca el principio de la nueva era náutica en nuestro puerto, se luchó con la falta de personal para tripularlo,. Había pocos marinos jóvenes y los viejos, unos estaban retirados y otros habían olvidado casi por completo los hábitos del mar.

Fue el primer capitán del *Peña Cabarga* el ya difunto don Segundo Cruz, trasmerano de nacimiento y muy experimentado en la navegación del Norte. Poco tiempo antes de entrar al servicio de la Santanderina, había naufragado en el *Carranza*, un vapor bilbaíno que se perdió en Cabo Ajo, si no nos es infiel la memoria. Don Segundo y algunos tripulantes se salvaron subiéndose a uno de los palos del barco naufrago y pasando allí toda una horrible noche.

El *Peña Cabarga* fue durante mucho tiempo el único vapor de altura, que arbolaba el pabellón santanderino. Por último la empresa decidió ampliar el negocio, y se adquirieron el *Peña Rocías*, el *Peña Angustina* y el *Peña Castillo*. Mucho más adelante se adquirió el *Peña Sagra*.

Para mandar estos barcos, volvieron a activo algunos de los marinos viejos de la anterior etapa, ya que estaban retirados, como don Federico Cagigal, ya difunto. Vino de América, donde se encontraba hacía años don Fernando Pereda, que hoy ocupa en Bilbao, en el mundo de los negocios una posición preeminente, debida a su talento y a su laboriosidad, y surgieron marinos nuevos como don Baldomero Perales. Uno de los más competentes e intrépidos capitanes montañeses don Luis Felipe Vayas, y el actual gerente de la Santanderina don Alfredo Piris.

Posterior a la Santanderina fue la "Montañesa", que empezó también con gran entusiasmo y que en poco tiempo consiguió reunir una flota considerable. Sus buques fueron el *Astillero*, el *Matienzo*, el *San Salvador* y el *Camargo*. Sus primeros capitanes fueron marinos viejos de la pasada época, entre ellos el ilustre don Fernando Gutiérrez Cueto, uno de los nautas más sabios y más expertos de España. Don Feliciano Fernández Alcalde, don Vicente Castro, don Teodoro Ruiz y el actual comisario de muelles y querido amigo nuestro don Eusebio Guisasa. Un marino joven entonces, mandó por esta época uno de aquellos barcos: el que hoy es importante hombre de negocios y representante de la Trasmediterránea don Alfredo Casuso.

Durante mucho tiempo, estos barcos, debido en gran parte a la pericia de las tripulaciones, navegaron con suerte completa. Dedicados principalmente a la navegación al Norte, la más difícil y penosa, y en la que anualmente sucumben buen número de marinos y embarcaciones, no hubo, sin embargo desgracias que lamentar.

Además de los del Norte, se hacían a veces viajes extraordinarios por los barcos de más tonelaje a América, al Mar Negro, al Mar Blanco. Y los alumnos que entonces empezaban a salir en gran número de nuestra escuela de Náutica, se aclimataban y adiestraban en las navegaciones más penosas.

Aquél fue el plantel de los futuros capitanes, que habían de sustituir a los que se iban retirando por la edad ó por los achaques. Los capitanes que mandaban los barcos que ahora se venden, son los alumnos de Náutica de entonces, que han pasado en esos barcos toda su juventud, subiendo al puesto de capitán peldaño a peldaño, desde marinero ó grumete muchos.

Admirablemente administradas, las flotas de Santander atravesaron sin gran quebranto aquella espantosa crisis por que atravesó la navegación española, hará unos 15 años. Mientras en Bilbao y en otros puertos había centenares de barcos amarrados, los de Santander seguían navegando merced a ventajosos contratos previsores. Todavía adquirió la Santanderina un barco más, el *Peña Rubia*, que navegó poco tiempo con nuestro grimpolón. Fue vendido, a poco de declarada la guerra europea. Un azar marítimo aumentó durante algún tiempo nuestra flota con una nueva unidad. Un vapor inglés el *Linnnet*, encontrado ardiendo en el mar, y que conducido a nuestro puerto, fue adquirido por el señor Corcho y con el nombre de *Lino* hizo muchos viajes. Por último, se vendió a unos extranjeros.

Otra Compañía Anónima adquirió otro hermoso vapor, el *Esles*, que perteneció a nuestra matrícula hasta el segundo año de la guerra, en que se vendió a una casa noruega. Poco después de vendido fue torpedeado por un submarino.

Otros dos barcos vinieron a aumentar nuestro tonelaje en los últimos años, como consecuencia de un pleito: el *Pedro Luis Lacave* y el *Aramburu*, que primero habían pertenecido a la Naviera Cántabro-Asturiana. El *Aramburu* naufragó a la entrada del Mar de Irlanda, hacia el año 1915, y el *Lacave* fue vendido poco después.

Las primeras bajas sufridas por nuestra flota corresponden a la Compañía Montañesa. En muchos años de navegación constante no se había lamentado una sola desgracia, cuando ocurrió el horroroso naufragio del *San Salvador*, naufragio en que perecieron la mitad de sus tripulantes y parte de otra dotación que iba de pasaje a Inglaterra a hacerse cargo de otro barco.



Vapor *Paulina* de la Compañía Montañesa de Navegacion embarrancado en Dally Bay en el Mar de Irlanda poco antes de partirse. Febrero 1913. scottishshipwrecks.com

Aquél fue el principio de una época trágica para la Montañesa. Para sustituir al *San Salvador* se compró el *Paulina*, un magnífico buque de construcción moderna y de gran tonelaje. Este *Paulina* fue a perderse en el Mar de Irlanda, a consecuencia de la niebla. Su tripulación se salvó, pero al regresar a España a bordo del *Astillero* fue abordado éste por un velero francés, y en la catástrofe que sobrevino perecieron no pocos de los tripulantes del *Astillero* y del *Paulina*.

Aún perdió la Compañía otro buque, el *Camargo*, abordado en la boca del Tyne, por un vapor inglés, y su flota quedó reducida al *Matienzo*. Para reponer las bajas adquirió otro barco el *Asón*.

Al segundo año de la guerra vendió la Compañía los dos barcos supervivientes, y pocos días después de vendido fue torpedeado el *Asón*. El *Matienzo* creemos que

subsiste aún con su mismo nombre, dedicado al comercio de frutas entre los puertos de Levante e Inglaterra.

Las necesidades de la industria española, necesitada de un servicio de transportes entre Barcelona y los puertos de Norteamérica, determinaron a nuestro distinguido convecino D. Angel Pérez Eizaguirre, cuya gran afición a los negocios y empresas del mar, data de su niñez, a adquirir tres hermosos buques, el *Angel Pérez*, el *Carolina E. de Pérez* y el *Emilia S. de Pérez*, unos años antes de la guerra. Su ejemplo le siguió a poco don Adolfo Pardo, que ya había acreditado su pericia y profundo conocimiento de las cosas del mar, en las gerencias de las Compañías Vasco Cantábrica y Santanderina. El señor Pardo adquirió el *Adolfo* y el *Inés* que, como ya dijimos antes, se acaban de vender en condiciones ventajosísimas, y después de haber realizado un negocio verdaderamente colosal.

El último barco adquirido por la matrícula de Santander fue el *Nueva Montaña*, propiedad de la Sociedad del Hierro y del Acero del mismo nombre. Se compró a un precio muy elevado, ya en plena guerra, a unos armadores griegos. Y durante su corta vida de santanderino realizó fructuosos viajes atravesando las más peligrosas zonas de guerra. Víctima de la guerra, fue torpedeado dos días después de haber salido de Santander para el Norte.

Otro accidente de guerra produjo la catástrofe del *Peña Castillo*, el único barco perdido por la Compañía Santanderina. En esta catástrofe perecieron su capitán don Ambrosio Aneró y casi toda su tripulación. Solo se salvaron milagrosamente el primer oficial don Luis Bengoa y dos marineros.

Resumiendo: la flota santanderina, a contar desde la pérdida de las colonias, ha llegado a tener los siguientes barcos:

Peña Cabarga, Peña Angustina, Peña Rocías, Peña Castillo, Peña Sagra, Peña Rubia, Astillero, Matienzo, Camargo, Paulina, San Salvador, Asón, Lino, Esles, Aramburu, Pedro Luis Lacave, Inés, Adolfo, Angel Pérez, Carolina S. de Pérez, Emilia S. de Pérez y Nueva Montaña.

De estos solo quedan como santanderinos, a la hora en que escribimos estas líneas, el *Peña Rocías* y los tres del señor Pérez Eizaguirre

92.- Los poetas del mar

Unos versos de Jesús Cancio

Diario La Atalaya 4 de septiembre de 1918

Los cantores del mar han sido infinitos. En todas las antologías figuran odas, silvas, sonetos dedicados al mar, a una ola, a la tempestad, a las aguas en calma. Se ha cantado al mar bajo todos los aspectos, en tono grandilocuente casi siempre. Sin embargo, el realismo es una cosa relativamente nueva en los poetas marinos. En España data de hace muy unos pocos años. Los primeros versos realistas del mar, que nosotros leímos, fueron los de Juan Pujol y Tomás Morales. Lo anterior era casi todo académico, frío, como las odas de Quintana empedradas de imágenes retóricas, sin un hálito de vida y verdad.

¿Qué sensación del mar, de sus grandezas y de sus horrores, podía dar el poeta que llamaba a la extensión marina “la undosa espalda del piélago salado”, ó que nos hablaba de las sirenas y de los tritones, del tridente de Neptuno u otros preciosísimos conceptuosos?.

En las antologías marinas que tenemos a la vista ó en nuestra memoria, faltan las imágenes vivas, pintorescas; los apóstrofes cogidos de la boca de los marineros; la sensación fuerte, agria, multiforme y honda del mar.

Nosotros comparamos a nuestros marinistas líricos con los poetas pastoriles del siglo XVIII, del estilo de Menéndez Valdés. La misma diferencia que hay entre esas églogas e idilios, y los versos, genuina y reciamente campesinos, de Gabriel y Galán, es la que hay entre la falsa y académica poesía del mar, que llena cientos de volúmenes, y las marinas duras, lapidarias, sintéticas como aguafuertes, de una nueva escuela, cuyo desarrollo seguimos con interés, y que acabará por imponerse.

Viene todo esto, a cuento de unos versos, sin pretensiones, publicados modestamente en una revista titulada “Comillas”, que el correo ha traído hoy a nuestras manos, versos que firma Jesús Cancio, a quien no conocemos, y que se titulan “Cantando la boga”. Solo el título es ya un acierto que nos invita a la lectura y que atrae nuestra atención. Nos hace pensar en los “Nautical Chanties”, esos himnos del mar fuertes, vigorosos y al mismo tiempo sencillos e ingenuos, que constituyen uno de los más ricos florones de la lírica inglesa. Y nuestras esperanzas no se defraudan con la lectura. El “Canto de boga” del escritor comillano, quizás por la misma simplicidad del metro, la vivacidad de las imágenes, y por la verdad de las emociones que refleja, nos recuerda de lejos los cantos de cabestrante, las canciones de gavias y de leva de la literatura inglesa. Hasta la incorrección y tosquedad de algunos versos, pone en la composición un sello de verdad.

Jesús Cancio nos dice en su primera estrofa lo que es su canto: *el pausado ritmo de doliente son de la barcarola, himno de remeros.*

Viene luego, a continuación de estas estrofas, fuertes y sentidas, una letrilla que es un verdadero “canto de boga”, al estilo inglés:

*Bogar, marineros,
bogar sin temor,
que no venza nunca
babor a estribor;
que no pierda el rumbo
nuestra embarcación
¡Avante y en carga
la tripulación
que va en “La Sirena”,
la lancha de altura,
que boga serena
en la noche oscura!
¡Que boguen las bandas
y en carga las dos,
que en la noche oscura
más se acerca Dios!*

Es notable la fuerza y el vigor de este apóstrofe, de este verdadero grito de boga:

*¡Avante y en carga
la tripulación ... !*

Y el de los cuatro versos finales de la letrilla:

*¡Que boguen las bandas
y en carga las dos
que en la noche oscura
más se acerca Dios!*

Ya en plena boga, describe el poeta el horror y la grandeza de la noche en el mar, con una encantadora sencillez:

*¡Qué noche tan triste! Se ha muerto la luna
Y lloran su muerte las olas del mar
Las aguas son negras. La espuma parece
sudario del mundo. ¡Da miedo bogar!
Al fin “La Sirena”, la lancha de altura
que en tiempos más duros en playa corrió
la más valerosa, la más temeraria
zafó sus cadenas y al mar se lanzó!
Retando al misterio la lancha se aleja
rasgando las sombras con su tajamar
y al bárbaro empuje de los remadores
rechinan las bozas y suena un cantar*

Un poeta académico de la vieja escuela, para dar una idea de la oscuridad diría que Diana estaba envuelta en negros cendales, y describiría el estruendo de la tormenta, hablándonos del silbido de Eolo. Este poeta comillano, todo sencillez, se limita a decir que la luna ha muerto y que la lloran las olas. Y por la estrofa pasa de la mano de la fuerte y sencillísima imagen, la sombra de la muerte.

Viene luego otra letrilla, tan bella como la primera:

*Por mar de bajura
corriendo chubascos
arría juanetes
y aferra velachos.
¡Avante muchachos,
picar esos remos,
que en noches oscuras
en noches de inviernos
reman los marinos
bogan los remeros,
a la voz bendita
del Dios de los tiempos!*

El poeta ha tenido el acierto de intercalar, íntegra en la letrilla, una canción de gavieiros que casi con el mismo ritmo y con muy parecidas palabras, hemos oído nosotros en los barcos de vela:

*Por mar de bajura
corriendo chubascos,
arriba juanetes
y aferra velachos
¡Avante muchachos!*

Claro es que en las traineras y en las embarcaciones de bajura, no hay velachos ni juanetes, pero esta impropiedad es fácilmente perdonable, en gracia al vigor del cántico.

Bella es también esta parte de otra letrilla, intercalada en el “Canto de Boga” del señor Cancio:

*Batir esas palas
sacudir los remos
avante, muchachos
avante sin miedo,
que en noches oscuras
en noches de inviernos
sin faro en la costa,
ni luna en el cielo
lleva Dios el rumbo,
va Dios al gobierno.*

Para que “Cantando la boga”, fuese un ejemplar perfecto en su género, solo haría falta limpiar algunas estrofas de ciertos academicismos y giros literarios que les restan vigor.

Pero, así y todo, creemos sinceramente que en Jesús Cancio hay un poeta del mar, un poeta realista, como nosotros creemos que los poetas del mar deben ser. Haciendo la poesía natural y no deliberadamente, como cantan los pájaros, sin preocuparse y hasta sin darse cuenta de que lo hacen bien.

PICK

93.- Santander y los barcos de altura

Diario La Atalaya 18 de septiembre de 1918

De pronto, la conversación saltó en uno de esos giros caprichosos e imprevistos de las conversaciones generales, al mundo de los negocios. Y una vez hablándose de negocios, lógicamente tuvo que hablarse de barcos, que en los pueblos del litoral son el negocio más importante. Y desde los barcos la conversación fue rodando hasta la venta de buques de nuestra matrícula, que lamentábamos todos.

Alguien del corro dijo, dirigiéndose a nuestro amigo el naviero, que escuchaba atentamente sin pronunciar palabra:

– Menos mal que quedan los barcos de ustedes, que, aunque no de nuestra matrícula, como santanderinos los consideramos, por las personas que los dirigen y por la procedencia del capital. Y otro agregó:

– Suponiendo que no los tengan en venta ya. Como están las cosas, no hay Consejo de Administración que se resista. ¡Tirando con millones de pesetas hay la seguridad de hacer siempre blanco!

El naviero entonces, rompiendo el silencio que hasta este momento había guardado, repuso vivamente:

– No hay temor por ahora; los barcos nuestros no se venden. Y no es porque los accionistas no lo quieran. Es porque unos cuantos nos oponemos a la venta con todas nuestras fuerzas, y tenemos que librar terribles batallas, para aplacar a los más impetuosos y calmar el natural disgusto:

– ¿El natural disgusto, dice usted? ¿Disgusto de ganar el dinero a montones? A ver, a ver, explique usted eso.

– Pues muy sencillo. Procuraré ser lo más breve posible.

Y nuestro respetable convecino y amigo, el afortunado poseedor de ese maravilloso papel que se llaman navieras, empezó a hablar así:

– Por todo puede pasar un hombre menos por la ingratitud y por la injusticia. Sufrir mansamente injusticias e ingratitudes es más propio de santos que de criaturas de carne y hueso, de nervios y de sangre. Y lo que está ocurriendo con los navieros pasa de la raya. Ustedes saben el número enorme de millones que el ahorro español invirtió en la formación de las empresas de navegación. Fue un capital incalculable que se arrojó al agua. Lo de arrojar al agua, no es una mera figura retórica, es una realidad. La navegación pasó por días de una espantosa crisis. Muchas de aquellas empresas, en las que tantos intereses había comprometidos, quebraron; otras, arrastraron una vida lánguida y la mayoría de los accionistas se vieron lanzados a la miseria. El calvario porque entonces pasamos fue inaudito. Con todo, a fuerza de sacrificios, se logró

conservar casi todo el tonelaje inicial, y así nos sorprendió el alza de fletes determinado por la conflagración europea.

Se empezó a hablar de nuestras ganancias fabulosas. Los que no habían parado mientes en nuestra ruina, empezaron a fantasear y a escandalizarse. Se inició una violenta campaña de prensa. Se presentó al naviero como un egoísta sin entrañas, como un enemigo de la humanidad y del bienestar de España. Él tenía la culpa de la carestía de todos los artículos. Y se contribuyó a formar atmósfera en su contra ... ¿Y saben ustedes qué hacíamos los navieros para merecer de ese modo la pública execración? Pues prestarnos a todos los sacrificios que el Gobierno nos demandaba, a pesar de lo terriblemente onerosos que eran.

¿Saben ustedes el número que supone la derrama del flete reducido, para el abastecimiento nacional, que soportó la flota española el año último? ¡Un número enorme de millones que asustaría si se publicase! Solo un viaje en un vapor de nuestra matrícula, la parte de derrama pasó de 400.000 pesetas. ¿Qué industria nacional ha sido sometida a semejantes pruebas, y a cual se le ha agradecido menos? Y a esto hay que agregar la injusticia irritante de muchos de los sacrificios que se nos exigían. Ha bastado que un fabricante de cualquier artículo, superfluo muchas veces ó de mero lujo, tuviese influencias con el Comisario de Abastecimientos, para que se requisase un buque y se le pusiese a su disposición a precio reducido.

Un ejemplo solo puede dar idea de los errores cometidos por la Superioridad. Un barco español se encontraba en Barcelona, y allí recibe el aviso de que está requisado, y que debe dirigirse a Argentina a cargar trigo. Se le previene que en Sevilla podrá coger carbón. La casa armadora, entonces, pide un plazo de unos días para aprovechar el viaje de Barcelona a Sevilla, metiendo carga general. Se le niega este plazo y se le hace ir en lastre, pretextando apremios de tiempo. Llega el barco a Sevilla y se encuentra con que, contra todas las seguridades dadas, no hay carbón. Se avisa a la Comisaría de Abastecimientos, y ésta tiene que requisar otro barco, para que vaya a buscarlo a Gijón. Y en Gijón pasan 15 días antes de que empiece a cargar. Y a todo esto, el barco primero detenido en Sevilla, sin poder salir para Argentina. ¡Y se le habían negado dos días que pedía, para no hacer el viaje de Barcelona a Sevilla en lastre!.

Todas estas molestias y todos estos sacrificios podían darse por bien empleados, ya que de servir a la Patria se trata, si fuesen agradecidos.. Lo que ha engendrado el disgusto, es la atmósfera odiosa en que se nos ha envuelto. Esa es la causa principal, de la venta de muchos barcos y de que los que, a pesar de todo, seguimos siendo partidarios de no venderlos, tengamos que reñir verdaderas batallas para no ser arrollados por los demás accionistas .

– Pero esto pasará. Se habla ya de que al fin de la guerra se constituirá en Santander una gran Sociedad Anónima de Navegación.

– No lo creo; soy muy pesimista. El capital volverá a retraerse ó se dedicará a otras especulaciones. Por lo que respecta a Santander, se puede asegurar que su matrícula ha desaparecido.

– Sin embargo, el hecho de que se vendan los barcos, y a precios fabulosos, indica que hay dentro de España quién es capaz de comprarlos.

– Pero no para negocios navieros. Esas compras se hacen con vistas al agio. Para jugar con los valores en la Bolsa. Y eso, no es un porvenir para la navegación.

Créanme ustedes: si sigue la actual política de los Gobiernos con relación a la marina mercante, las empresas libres se irán extinguiendo. Solo quedarán las empresas subvencionadas, nutridas por el Presupuesto nacional. ¡Será una lástima, pero así será!.

Hemos procurado reproducir lo más fielmente posible esta conversación. Debemos advertir que no son declaraciones hechas para publicarse, sino palabras cambiadas en el seno de la amistad Pero como tienen un gran interés local y nacional, no vacilamos en reproducirlas, seguros de que prestamos un servicio al país.

Perdone nuestro amigo si lo que él nos dijo aparece hoy en letras de molde. Y ojalá se engañe y sus vaticinios de hombre experimentado no se cumplan.

PICK

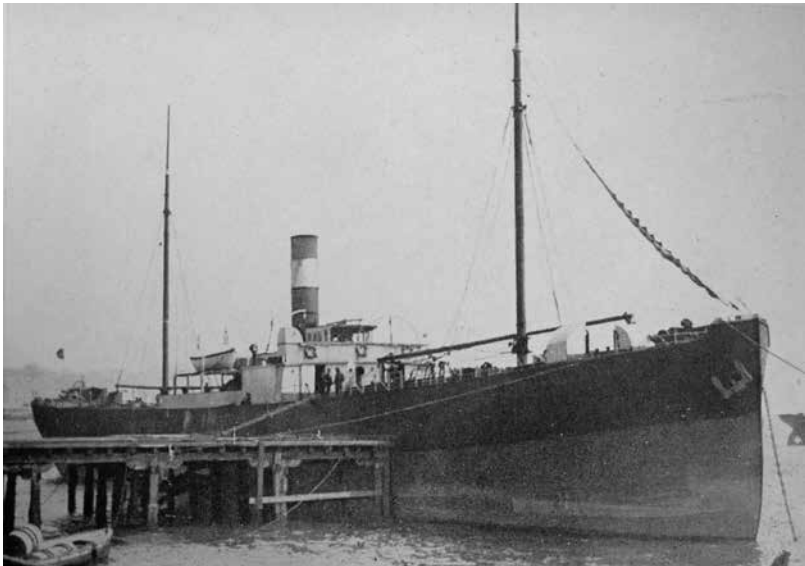
94.- La Santanderina de Navegación

Su situación actual y su futuro

Diario La Atalaya 11 de noviembre de 1918

¿Renacerán nuestras navieras a la terminación de la guerra europea?. ¿Volverán a reponerse los barcos vendidos?. ¿Qué destino se dará a los capitales aportados por esas ventas?.

Éstas eran las preguntas que hace tiempo pensábamos dirigir al presidente del Consejo de la Compañía Santanderina de Navegación, nuestro distinguido y respetable amigo don Antonio de Huidobro. La importancia que estas cuestiones tienen para Santander, pueblo de tradición y de porvenir marítimo, estará en el ánimo de nuestros lectores. Ayer encontramos al señor Huidobro, y tuvimos con él, acerca de estos asuntos, una conversación interesantísima.



Vapor Peña Angustina de la Compañía Santanderina de Navegación, en Santander en fecha indeterminada. Marina Cantabra III

El señor Huidobro nos recibe atentamente y se muestra desde el primer momento propicio a acceder a nuestros deseos. También él deseaba enterar detalladamente a los accionistas y no veía ó encontraba el medio de poder hacerlo, ya que no es fácil, por ahora, reunir la Junta General.

A nuestras primeras preguntas contestó nuestro distinguido interlocutor:

– Los vapores vendidos son, como es sabido, el *Peña Sagra*, el *Peña Angustina* y el *Peña Cabarga*. Ha estado a punto de concertarse también la venta del *Rocías*, pero no se ha efectuado porque, teniendo que pasar la visita del Lloyd antes de enero próximo y siendo una incógnita para los armadores el costo de la reparación y el tiempo que se invertiría en ella, no se han aventurado a hacer ofertas. El Consejo tiene ya un avance del costo de reparación y del tiempo necesario y continúa haciendo gestiones para venderle. Los tres vapores vendidos lo han sido al precio de 1500 pesetas por tonelada de peso muerto, y el pago se ha efectuado en parte al contado y en parte en letras avaladas por Bancos, que vencen el 26 del corriente, el 26 de febrero y primero de marzo de 1.919. – ¿Como se invertirá ese dinero?.

– Hasta que esas letras hayan sido cobradas a sus vencimientos, no puede disponer el Consejo de administración de su importe. Ya sé que algunos accionistas, poco versados en materias mercantiles, dicen que podrían negociarse esas letras y distribuir su importe. Claro es que pueden negociarse, nada más fácil; pero mientras no estén pagadas, subsiste la responsabilidad de la Compañía, y si se hubiese distribuido indebidamente el capital que representan serían de ello responsables personalmente los Consejeros y el gerente, los cuales no quieren, naturalmente, echar sobre sí tales responsabilidades.

– Díganos algo acerca del futuro de la Compañía.

– Ha tocado usted un punto de extraordinario interés. Yo no conozco con exactitud la opinión de todos mis compañeros del Consejo, y como no ha podido tomarse ningún acuerdo que a ésto se refiera, por ser prematuro, tengo que hablar ahora por cuenta propia y exponer mis opiniones personales. He recogido, eso sí, las opiniones de los principales accionistas (principales en cantidad y en calidad), y creo con ellos que procede al reparto de todo el Activo disponible.

Si se vende el *Peña Rocías* habría que disolver la Compañía, según determinan los Estatutos, pero quizás conviniere no disolverla, tomando para ello los acuerdos legales que sea preciso – y a eso me inclino – dejando reducido el capital nominal de la acción, a una pequeña cantidad, para poder rehacer la flota, si más tarde conviniere, sin tener que fundar y constituir otra Compañía naviera. Si no se vende el *Rocías* no procede la disolución, pero no por eso, en concepto mío, debe dejar de distribuirse el activo metálico a medida que sea posible.

– De ser así, ¿qué valor llegarán a tener las acciones?

– Este punto que usted toca ahora es de muy difícil contestación y está sujeto a errores; sin embargo, comprendo que es el más interesante para los accionistas. Ante todo deseo que se sepa que el último reparto que hemos hecho en septiembre de 150 pesetas por acción, es a cuenta de las ganancias ó beneficios obtenidos por la

venta de los barcos. A estas alturas de año social y teniendo pendientes liquidaciones de impuestos y otras, no es ya posible ni práctico deslindar la procedencia de los beneficios, y a partir del reparto hecho en septiembre, e incluso éste, todos los que se hagan en adelante serán a cuenta del producto de la venta, ya se den como beneficio, ya como devolución de capital, aunque esa devolución tiene que acordarla la junta general de accionistas.

La liquidación final será muy distinta según que se venda ó no el *Rocías*, pero como no está vendido no hay para qué tenerlo ahora en cuenta. Del remanente ó producto de las ventas realizadas hay que deducir sumas muy grandes, enormes, por los impuestos del Estado, de timbre, etc., con lo cual no creo equivocarme si calculo que cada acción valga, en definitiva, unas 1.200 pesetas, contando ó incluyendo en esa suma las 150 pesetas repartidas en septiembre, y el valor que sea prudente dar al *Peña Rocías* después de terminada la guerra. Es decir, para ponerlo más claro: si fuere preciso, que yo calculo que la acción vale unas 1.200 pesetas; téngase en cuenta que eso es no vendiendo el *Rocías*.

— ¿Planes para el porvenir?

— ¿El porvenir? ¡Es tan incierto! ¡Tan oscuro! Posible es que el vapor que nos queda siga dando pingües beneficios. Y posible es también que, tal cual están las cosas públicas, caiga el Poder en manos inhábiles y pecadoras que, por congraciarse con determinados elementos, extremen las cosas e impongan tales gravámenes que den al traste con todo cálculo y previsión.

Tales son las manifestaciones fielmente reproducidas del presidente del Consejo de Administración de la Santanderina. Su indiscutible autoridad en el mundo de los negocios, de las marítimas principalmente, da a sus palabras singular interés. Además, todo lo que se refiera a la Compañía Santanderina tiene que interesar a nuestro público. Sus vapores, por su antigüedad en nuestra matrícula, por su tradición genuinamente santanderina, eran algo que estaba íntimamente unido a la historia del pueblo. A ningún santanderino puede ser indiferente lo que con esa Empresa se relacione.

95.- Lo que evocan los nombres de las calles

Atarazanas

Diario La Atalaya 29 de noviembre de 1918

La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 24 de mayo de 1919

Calle de Atarazanas. Pocos nombres habrá en la epigrafía de nuestro pueblo de más fuerza gráfica. Basta leerlo para formarse idea de lo que fue antaño esa parte de la vieja ciudad. Tiene ese nombre olor salino de bajamar; perfume de galipodio y brea; ritmo de anclas y de cabrestantes. Al pronunciarle parece que surgen, como por arte de hechicería, altos galeones, urcas y carracas; marinos de la Invencible y de la armada del mar Océano; contra maestres y grumetes de don Lope de Hoces y de Menéndez de Avilés.

Todo el pasado esplendor marítimo de esta puebla de los Santos Mártires, surge al conjuro del nombre evocador. Aquí en esta calle que hoy recorremos, aturridos por las campanas de los tranvías, las bocinas de los automóviles y los pregones de cien vendedores diversos, estuvieron las Atarazanas de la Real Armada.

No hay lugar a confusión ó duda. Atarazana, según el Diccionario, es “el cobertizo ó recinto en que trabajan los cordeleros ó los fabricantes de márragas u otros objetos de estopa ó cáñamo. Y, según Covarrubias, autoridad indiscutible, “casa donde se fabrican los navíos y se tienen los preparamientos y municiones para armarlos”.

La antigüedad de las Atarazanas, en el lugar que hoy ocupa la vital arteria santanderina, es casi la misma que la del pueblo. Lo que constituye hoy la calle era un brazo de mar, que entraba ciudad adentro y con suficiente caudal para que pudiesen flotar toda clase de embarcaciones. Sobre este brazo de mar se tendía el puente llamado hoy de Vargas, y que primero se llamó de las Atarazanas. Hasta el siglo XVIII, éstas debieron ser de poca importancia; tejavanas y chabolas dispersas a uno y otro lado del brazo de mar, cuyo aspecto no debía diferir mucho del de los almacenes y talleres de calafate alzados en nuestros días en San Martín.

Aquí se construyeron las cinco galeras con que Cantabria concurrió a la empresa del Rey Fernando contra Sevilla, y que ganaron a la ciudad su actual escudo.

Bajo el puente pasaban los barcos e iban a amarrarse al pie de los almacenes, para recibir a su bordo la jarcia y las provisiones que necesitaban para el viaje.

En el archivo de nuestro Ayuntamiento existe un legajo curiosísimo. Contiene un censo de habitantes de Santander en 29 de enero de 1710. Este censo ó empadronamiento se formó para la cobranza de un impuesto de 12 reales por vecino, exigido por el Gobierno a toda la Nación para atender necesidades de la guerra. En este censo se menciona “el Puente de Atarazanas”, pero no se cita a la calle de Atarazanas, que no existía aún. Como vecinos del Puente figuran Juan Manuel Ceballos, José

Diego Escovedo, Pedro Gandarillas, Manuel Gandarillas, Francisco de Tagle, Antonio Gutiérrez, Emeterio de Vitórica, Juan de Aguirregoitia, Balthasar de los Reyes, Bentura de Estrada, Concepción de Gomez (viuda), Joseph de Santa Cara, Francisco de la Sota, Francisco Díez de la Portilla, Rodrigo de Verdad, Antonio de Pablo y Santiago de Noreña.

Esta vecindad no dejaba de ser numerosa para el Santander de aquél tiempo, cuyo recinto urbano se reducía a las calles de Fuera de la Puerta (Alta), Rúa Mayor, Puente y Atarazanas, Rúa Chica y Herrerías, del Mar, Rúa del Medio, Arrabal, Arcillero, Compañía, Don Gutiérrez, la Plaza, San Francisco, Socubiles, Puerta la Sierra, Rúa la Sal y Rupalacio. Alguna de estas calles, la de Rúa la Sal, no contaba más de un vecino, la de Socubiles 2 y la de Rúa Chica ó Herrerías, 2.

Cuando las Atarazanas empezaron a tener importancia fue algunos años más adelante, a mediados del mismo siglo, cuando un español benemérito, don Juan de Isla, entonces ordenador de la Real Armada, contrató con el Rey la construcción de varios navíos de 70 cañones, en el Astillero de Guarnizo “todo con elementos de la provincia desde la quilla al tope”.

Para la realización de esta empresa, aquél gran genio industrial del siglo XVIII, tuvo que construir caminos, hacer navegables las rías, explotar los montes y alzar los famosos tinglados para la fabricación de jarcia. Y en las orillas del brazo de mar, que entraba hasta Becedo, edificó dos vastos almacenes destinados a Atarazanas. Tal acrecentamiento de vida alrededor de los almacenes y factorías, obligó a construir casas edificables. La calle empezaba a nacer. Por otra parte, se empezó la obra de terraplenado y el robo de terreno al mar. Y cuando Las Atarazanas, por razón del decaimiento del Astillero de Guarnizo, perdieron su razón de ser, los condes de Isla, descendientes de don Juan Isla y dueños de aquellos terrenos y edificaciones, acordaron la demolición de los almacenes, y en sus solares alzaron manzanas de casas habitables.

Antes que la calle, hubo lo que se llamó plaza de las Atarazanas. En otro censo, que lleva fecha de 24 de noviembre de 1772 figura ya esta plaza con 31 vecinos. La calle actual no fue abierta hasta el año 1803, reinando su Católica Majestad don Carlos IV. En esa fecha Santander atravesaba una terrible penuria de pan – muy semejante a la actual – debido a la mala cosecha de aquél año. El Rey, aún no contando, como ahora, con un ministerio de Abastecimientos, procuró remediar el mal y dispuso que con los productos y rentas de obras pías que no tuviesen objeto de misa, enseñanza de primeras letras ó dotes de huérfanos, se adquiriesen trigos y semillas para los necesitados.

El Consulado y Ayuntamiento de Santander, por su parte, se ocuparon de fomentar las obras públicas en la localidad, para remediar la situación de la clase trabajadora. Una de las decisiones adoptadas fue la de abrir una calle desde “la plaza de las Atarazanas” hasta la calle que va a la Reina, osea, como dice don José Antonio del Río, “la calle hoy de las Atarazanas en toda su extensión y hasta el ingreso de la cuesta del Hospital, donde se hallaba el arco de la Reina”.

¿Qué era la puerta de la Reina? El recinto amurallado de Santander, en su lienzo occidental, arrancaba del fin de Ruamayor. Allí había una puerta que se llamaba de San Pedro; bajaba por la cuesta del Hospital, y frente a la actual calle de Atarazanas, había otra puerta llamada de las Atarazanas, hasta donde llegaba el mar; seguía luego la puerta de San Francisco, frente a la actual calle del mismo nombre; no muy distante estaba la Puerta de la Sierra. Las puertas de San Francisco y de las Atarazanas, las más importantes por arrancar de ellas los ramales de la carretera de Palencia, construida en 1753, reinando Fernando VI, se reedificaron en aquel mismo año con caracteres de suntuosidad y de ornamentación. Constaban estas puertas de un arco, dos columnas con fajas rústicas y un cornisamento grande de orden toscano.

“En la parte superior de la puerta de San Francisco – dice el cronista Asas – se colocó el busto de Fernando VI, y en la de las Atarazanas el de su esposa la reina doña Bárbara, por lo cual ambas puertas cambiaron de nombre, llamándose en lo sucesivo Arco del Rey y Arco de la Reina”.

Tal es el origen e historia de esta animada y concurrida vía, la más céntrica y la de más tránsito de Santander. En todos los episodios y vicisitudes del pueblo, jugó un importantísimo papel, siendo uno de los hechos más señalados de que fue testigo, la lucha entre las fuerzas de Calonge y los revolucionarios, el 24 de septiembre de 1868. Cubierta de cadáveres de pobres soldados y de guardias civiles quedó aquel día su pavimento.

De no llevar el nombre de Atarazanas, nombre insustituible, por lo que en nuestro primer artículo decíamos, debía llamarse calle de don Juan de Isla, ya que a tan claro varón debe su fundamento. Pero bien está el nombre clásico y sonoro de Atarazanas, que tan bien rima con la tradición marítima del pueblo.

PICK

96.- El naufragio del Ramonchu

Diario La Atalaya 21 de diciembre de 1918

Coincidencia

El día 17 hizo un año. Por una coincidencia fatídica, por uno de esos azares macabros, cuando, con ocasión del aniversario del naufragio del *Arinda Mendi*, evocábamos sus dramáticos episodios, vienen otros hechos semejantes, y doblemente dramáticos y tristes a preocuparnos.

Habíamos creído que en los recuerdos de nuestra vida periodística nada superaría en horror a la noche del 17 de diciembre del año pasado. Hoy, después de las horas de infinita angustia vividas sobre ese maldito arenal de Somo, en la noche de anteayer y la madrugada de ayer, vemos que aquél horror añejo ha sido superado.

Acabamos de regresar de Somo, ya entrado el día, cuando principiamos a emborronar cuartillas. Todas las emociones conservan en nosotros la fuerza original. Imposible sustraerse a la sugestión de lo que se acaba de ver y de sentir. La visión dantesca de los dos ahogados, tendidos en medio de la playa desierta y lóbrega; el espectáculo de los restos informes del buque náufrago, flotando entre las olas encrespadas, todo esto pone en nuestras plumas, temblores y zozobras. Así va saliendo la información desaliñada e incoherente. ¡Pero qué le vamos a hacer! Al ingresar en el periodismo no nos anestesiaron el corazón. Y el corazón de un periodista late como el de todo buen ciudadano.

En Somo no saben nada

Cuando supimos anteanoche, que un pailebot de tres palos había sido arrastrado hasta el arenal de Las Quebrantas, y que se encontraba en grave peligro, decidimos trasladarnos a Somo por tierra. De ir por mar nos exponíamos a no poder desembarcar y nosotros queríamos estar allí a toda costa. Nuestro amigo Santiago Toca, el simpático industrial, se encargó de facilitarnos uno de sus automóviles, y además se prestó a acompañarnos en el nada agradable viaje. En el mismo auto, que dio pruebas de una resistencia heroica, se acomodaron también, don Arturo Casanueva (Boy), los redactores del El Diario Montañés señores Pérez Parada y Soler, y el segundo inspector de Vigilancia señor Fagoaga. Por cierto, que a la amabilidad con que, al ser requerido por nosotros, se prestó el señor Fagoaga a acompañarnos, debemos en gran parte haber salido airosos de nuestra empresa. En muchas ocasiones nos fue necesaria su autoridad para vencer dificultades insuperables.

No será necesario describir el viaje hasta la opuesta margen de la bahía, en la noche diluviana y huracanada. Ese mismo viaje le hemos descrito varias veces. ¡Cómo que el automóvil sabe solo el camino, lo mismo que un animal inteligente! ¡Nos ha conducido ya tantas veces por estos sitios en parecidas informaciones!

Echamos pie a tierra en Somo hacia la una de la madrugada, y a la puerta misma de la Venta de Vélez. La Venta estaba cerrada a piedra y lodo; ni un resquicio de luz en sus ventanas; ni un solo grito que denunciase la presencia de alma viviente. Todos dormían, sin duda. Esto nos extrañó grandemente. ¿Cómo era posible que durmiese nadie, cuando a unos cientos de metros, se estaba desarrollando un drama espeluznante? Aporreamos las aldabas, y nadie salió a respondernos. Entonces vimos una ventana iluminada, en otra casa situada al otro lado del camino y nos fuimos allí. Un hombre malhumorado, surgió en un balcón.

– Qué desean?

– ¿Hacia donde está ese buque náufrago?

Creyó que le preguntábamos por el *Arinda Mendi*, perdido hace un año, y nos dio la dirección de muy mala gana. Hasta creemos que nos dijo algo desagradable. ¡Vaya unas horas para semejantes preguntitas!. Pero al hacerle saber, que se trataba de un naufragio recién ocurrido, el buen hombre debió creer que estábamos locos. Él no sabía que hubiese naufragado nadie, y eso que había estado todo el día en la playa, pues se trataba de un operario de Sota y Aznar. Ante esta afirmación fuimos nosotros los que nos quedamos como quien ve visiones.

Decidimos volver al mesón. Aporreándole con fuerza conseguimos que dos ventanas se abriesen simultáneamente; en una apareció el rostro florido de una muchacha, y en la otra una faz varonil muy conocida. La voz nos ayudó a reconocer a don Mario Fernández, capitán de la Marina mercante y encargado por la Casa Sota y Aznar, del casco del *Arinda Mendi*. Pero tampoco el amigo Mario sabía nada; había estado en la playa toda la tarde; no se había acostado hasta las once de la noche. En todo ese tiempo no se habló en Somo de ningún naufragio.

Los que desde Santander habíamos ido exprofeso para presenciar el terrible cuadro, nos miramos unos a otros. ¿Estaríamos locos? ¿Sería todo aquello una alucinación? ¿Sería posible que en Somo no supiese nadie nada de lo que en Somo mismo debía estar ocurriendo?. Pensamos entonces, que tal vez el naufragio hubiese ocurrido más al Este, en el seno que forma la playa de Loredó con la isla de Santa Marina. Mario fue también de nuestra opinión y nos encaminamos hacia allí. En aquellos momentos arreciaba la lluvia torrencial. Las ruedas del auto se hundían en profundas lagunas, ó se enterraban en la arena. Así pasamos, a la una de la madrugada, por los pueblos costeros de Loredó y Langre, alterando el sueño de sus vecinos.

Llamamos a varias casas, y sus dueños inquietos al verse despertados a aquellas horas por gentes que no conocían, nos dieron idéntica contestación:

– ¿Un naufragio? ¡Aquí no ha habido nada, ni se ha oído na ...!

Alguien propuso el regreso inmediato a Santander, para no aumentar las proporciones de la plancha. Pero por consejo de Mario Fernández, intentamos el último esfuerzo: recorreríamos el arenal a pie, ayudándonos de los faros del automóvil. En la oscuridad de la noche podía ser que un barco hubiese varado en algún punto sin ser visto por los guardas nocturnos que vigilan los restos del *Arinda Mendi*. Y emprendimos la marcha entre las tinieblas. La linterna eléctrica del señor Fagoaga nos fue de mucha utilidad.

El lugar del naufragio

Como a medio arenal están los restos del *Arinda Mendi*, allí, para los trabajos de salvamento, se ha construido, con los despojos rescatados al mar, una verdadera cabaña a lo Robinson. En esa cabaña de pirata vigilan guardias nocturnos. Al llegar nosotros allí encontramos la puerta abierta, pero no había dentro nadie.

– Ahora creo en el naufragio – dijo Mario – al no estar aquí los guardas es que algo importante ocurre en otra parte.

En efecto, a pocos pasos más encontramos a uno de los guardianes, que se dirigía a avisar al capataz de la brigada de Salvamento de Somo. Nos confirmó que como a unos 500 metros, había arrojado el mar, sobre la arena un velero de gran porte.

– ¿Ha acudido alguien en su auxilio? – preguntamos.

– De estos pueblos nadie – nos respondió – pues ninguno le ha visto. De Santander ha venido gente en una embarcación.

Y como para confirmar sus palabras aparecen ante nosotros, el práctico del puerto señor Joaquín Díaz, y el contra maestre de la Comandancia señor Yañez.

Se retiran ya. En unión de los patronos de pesca hermanos Seoane, en cuya gasolinera *Gargantúa* han conseguido llegar a Punta Rabiosa; el otro contra maestre de la Comandancia señor Grandal y algunos esforzados marineros, han llegado a tiempo para recoger tres hombres vivos, sobre la arena. Han recogido además dos cadáveres. – ¿Faltan muchos tripulantes? – les preguntamos.

– Faltan otros cinco, entre ellos el capitán, nos responde el señor Díaz, pero desgraciadamente se les puede dar por muertos. Aquí ya no queda nada que hacer.

Atentamente el señor Díaz nos ofrece un puesto en la gasolinera para regresar a Santander. Pero nosotros pensamos que aún nos quedaba algo que hacer en Somo. Pensábamos hacer todo lo posible por averiguar el paradero de aquellos cinco desgraciados que faltaban y depurar algunos extremos interesantes para la información. Hay, sin embargo, que mandar al periódico las noticias que se han recogido y Casanueva se ofrece a partir en la gasolinera. Quedamos solos en la playa ante los dos cadáveres que los intrépidos salvadores han arrastrado hasta un montículo arenoso, al que no llega el agua ni en la pleamar. Según luego supimos, en su regreso a Santander, los que fueron en la gasolinera corrieron un grave peligro. El motor de la pequeña embarcación sufrió una avería y la gasolinera quedó al garete.

Hubo momentos en que se creyó que la marejada la arrojaba contra la rompiente. Casanueva nos asegura que, se encomendó a Dios, creyendo llegada su última hora.

Los dos cadáveres.- Los restos del barco

Nos hemos quedado solos en el arenal, frente al lugar del naufragio. Delante tenemos los cadáveres de las víctimas que la mar a devuelto y que parece que se esfuerza en recobrar. Los dos pertenecen a hombres jóvenes: uno de ellos vestido de camisa azul y pantalón de mahón, tiene la barba descuidada, con el desaliño de una larga navegación. Está tendido sobre una escalera, con los brazos extendidos: parece un crucificado.

El otro es también un mozo, pero con todos los signos distintivos de la raza eúskara. Se parece a cualquiera de los boniteros de Ondárroa que nos visitan durante el ve-

rano. Yace sobre la arena sin alfombra o sostén de ninguna clase. Viste pantalón de paño negro y una chaqueta amarilla de lienzo impermeable. También tiene los ojos atónitos clavados en el cielo. La lluvia implacable nos cala los huesos y cala a los cadáveres también. Instintivamente nos hemos despojado de las gorras.

– Un padre nuestro – ordena alguien – no recordamos quien y de todos los labios brota la oración cristiana que aprendimos de niños.

¡Ah, señores incrédulos! En el Ateneo y en el café es muy fácil ser volteriano. Pero en el vórtice de una tormenta, en el arenal salvaje, en una noche de diciembre, y ante dos cadáveres insepultos, se recobra toda la fe sincera y primitiva de la infancia y se reza más que con los labios con el corazón!.

Por todas partes nos rodean despojos del naufragio: gruesos tablones, que el oleaje ha arrojado arenal adentro: remos, la curva casi completa del codaste; cajones vacíos y barriles. Pero ¿donde está el barco?. De pronto nos cuesta trabajo distinguirlo. Buscamos en vano un barco de tres palos y de 500 toneladas de desplazamiento y no le encontramos en parte alguna.

– Eso debe ser – dice una voz.

La voz señala hacia un punto oscuro que negrea entre la blanca espuma de la rompiente, en la orilla misma del arenal, casi en seco. De golpe rechazamos la idea. Aquello solo parece un amasijo de tablones. Sin embargo, es todo lo que queda del hermoso pailebot que aún hace unas horas henchía vigoroso la superficie de los mares. Hemos visto muchos cascos de buques naufragados. Pero ninguno en el estado en que se halla este. Figuraos un azucarillo que un hombre vigoroso oprime entre sus manos ¡Qué es lo que quedará? Pues eso es lo que ha quedado del *Ramonchu*. ¡Residuos, migajas, restos pulverizados! Y todo esto fue la obra de una hora, quizás de menos, de unos instantes de destrucción. No se ven palos, ni se ve cubierta, ni se ve nada que recuerde la estructura de una barco velero. Ha desaparecido toda la ligazón de los costados; algunas cuadernas desnudas, se destacan entre las aguas: el interior vacío, las 500 toneladas de carbón que conducía han sido aventadas sin dejar rastro. Al retirarse el práctico don Joaquín Díaz ha confiado al capitán don Mario Fernández la custodia de los cadáveres y de los restos. Lo tendrá a su cargo hasta que se presenten los miembros de la brigada de Salvamento de Somo, que a estas horas, cuatro de la madrugada, no se han dejado ver aún.

Por fin, a las seis de la mañana, aparece el capataz de los salvamentos. Se presenta en la Venta de Somo. Y cuando el señor Fernández le ordena que comparezca en la playa, contesta aquél:

– ¡Nuestra misión no es la de guardar muertos!

Uno de los que nos acompañan no puede contenerse:

– Su misión no será la de guardar muertos. Pero es la de salvar a los vivos. Y hay todavía cinco hombres que no se sabe que suerte han podido correr. Piense usted que pueden estar perdidos en las playas, que la noche negrísima no ha permitido aún explorar. Usted no puede faltar allí.

El capataz articula algunas excusas. Habla de la gripe que tiene en cama a casi toda la brigada y sale, no sabemos si a la playa ó a donde.

Y no para de llover. Ha amanecido un día triste, como de luto. En la Venta nos encontramos solos. A cuatro pasos de nosotros duermen los vecinos de Somo, ignorantes de la tragedia que se acaba de desarrollar ante sus puertas. La caseta de Salvamento de Náufragos, con sus paredes impasibles e indiferentes, con sus puertas cerradas, que los gritos de agonía de los náufragos, no han conseguido abrir, se nos antoja un padrón de ignominia, una mancha indeleble del escudo de la siempre benéfica Cantabria; las muchachas de la Venta, desveladas por nuestra causa, cuchichean en la cocina. Hay que pensar en el regreso.

– Vamos a ver antes el arenal, dice uno, y todos aceptan.

Y los periodistas santanderinos, y los buenos amigos que nos acompañan emprendemos una vez más, el paseo del inmenso y solitario arenal, esta vez con mayores penalidades, pues la reciente marea ha formado verdaderos lagos, que es preciso atravesar con el agua hasta las rodillas. Nada ha cambiado. Los cadáveres siguen en el mismo sitio; los restos son los que han disminuido algo. Parece que cada vez abultan menos. Ningún nuevo cadáver ha abordado la playa. A estas horas los trabajadores de Santander saldrán de sus casas para los talleres. A estas horas, también, las familias de los pobres ahogados al despertar de un sueño dichoso, alzarán a Dios una oración por sus padres ó esposas ...

PICK

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.

