

# SALITRE

Crónicas de la mar y de los barcos

*Recopilatorio*

**Rafael González Echegaray**



Juan Peña de Berrazueta





C) De los artículos, herederos de Rafael González Echegaray.

C) Del resto de textos, sus autores.

C) De las fotografías, con nuestro agradecimiento, los siguientes coleccionistas y organismos: Alberto Mantilla Pérez, Fernando Estrañá, Luis Jar Torre, naviearmotori.com, ssmritime.com, shipsnostalgia.com, oceanlinernmagazine.com, todocollection.net, wikipedia.org, shipspotting.com, ddghanashipsphotos.de, commons.wikipedia.org, National Museum Greenwich, The Allen collection, hollandamerica.com, faktaomfartyge.se, nzshipmarin.com.

C) Portada: Roberto Hernández, El ilustrador de barcos.

C) Edita: La Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico de Santander.  
Edición no venal, prohibida su venta.

Impresión: Grupo Teiba.

Depósito legal: SA-123-2018



# SALITRE

## *Crónicas de la mar y de los barcos*

*Recopilatorio*

*Rafael González Echegaray*

*Recopilación de artículos, entrevistas y crónicas sobre acaecimientos marítimos, buques y compañías navieras relacionados con Cantabria, Santander y su puerto, publicados desde 1950 en prensa y revistas.*

*Incluye catorce artículos de su Archivo personal donados por su familia.*

*Localizados y recopilados por:*

*Juan Peña de Berrazueta*

*Edita: Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico 2017.*



# ÍNDICE

---

- Prólogo	13
- Nuestro padre	14
- Introducción	16
Artículos:	
1. Los barcos en la noche que el fuego arrasó Santander.	21
2. A falta de muelles.	27
3. Ya volvió el <i>Pinzón</i> .	29
4. Trece...	32
5. Una santa más.	39
6. Nuestra Trasatlántica.	42
7. Los Canadienses.	45
8. <i>Torras y Bages</i> .	47
9. Averías.	50
10. La primera bandera alemana que ha entrado en nuestro puerto.	53
11. El barco que ha llegado con trigo.	55
12. Escuelas de vela.	57
13. Más cosas del <i>Pinzón</i> .	60
14. ¿Liberty o Victory?.	62
15. Más barcos standard.	66
16. Una flota frutera.	70
17. La llegada del <i>Kenuta</i> .	73
18. Otro costero: el <i>Mercadal</i> .	76
19. Banderas raras en nuestras aguas.	79
20. Los bíceps de la marina mercante.	83
21. Nota.	85

22. Entrevista: Nos satisface el hecho escuetamente deportivo de nuestra participación en el hallazgo de la Proa del <i>Osthav</i> .	87
23. El accidente del <i>Osthav</i> nos prometía un nuevo caso de cirugía naval.	90
24. Sigue el regreso de las viejas contraseñas.	94
25. El minador <i>Neptuno</i> en nuestro puerto.	97
26. El benjamín de la flota mercante española, en Santander.	100
27. Sumergibles de España.	103
28. Ya han estado en Santander cinco cañoneros de la nueva serie de ocho.	107
29. Cargueros de Bremen.	110
30. La fallida cinta azul, la del <i>Flandre</i> .	113
31. La Flotte se deja ver un poco.	116
32. Ya hay un <i>Maasdam</i> pero no lo veremos en Santander.	118
33. El Pueyrredon que va a visitar nuestro puerto.	120
34. Los tres mejores barcos de carga de toda España son santanderinos.	124
35. Rías alemanas.	127
36. Dos regalos de Reyes.	130
37. El <i>Empress of Canadá</i> estuvo en Santander cuando se llamaba <i>Duchess of Richmond</i> .	133
38. Dieciséis trasatlánticos han desaparecido dramáticamente en lo que va de siglo.	136
39. Cuando el mar del Norte recupera lo que Holanda le ha ido quitando.	140
40. El barco-anuncio <i>Blue Coral</i> .	142
41. Primera visita de cortesía de la escuadra inglesa desde el fin de la guerra.	145
42. Zarabanda de Monasterios en la llegada del <i>Guadalupe</i> .	148
43. El <i>Marqués de Triano</i> , última unidad construida en los astilleros bilbaínos, entró el domingo en nuestro puerto.	151
44. Ha sido entregado el mayor buque mercante construido en España.	154
45. Nuevos petroleros en Santander.	157
46. La naviera Santander posee los dos mayores petroleros del mundo.	160

47. El frutero <i>La Mancha</i> entró ayer en nuestro puerto	162
48. La draga asesina está amarrada en Santander.	164
49. Un barco chino va a atracar en nuestro puerto.	167
50. El <i>Río Tajo</i> es el único liberty español.	169
51. Un nuevo Reina va a hacer visitas regulares a Santander.	171
52. <i>L'Adventure</i> se llamaba <i>Braid</i> cuando era inglesa.	173
53. Un barco egipcio en el puerto de Santander.	175
54. Entrevista: 55.000 fotografías de barcos distintos posee Rafael González Echegaray.	177
55. La tragedia del <i>Elorrio</i> , el mayor desastre de los últimos siglos en nuestras costas.	181
56. El <i>Mina Mary</i> : un incansable jornalero del mar.	184
57. El <i>Las Arenas</i> , última palabra de los cargueros españoles.	187
58. El <i>Galdácano</i> , el primer tanque no petrolero construido en España.	189
59. Que se va el vapor.	191
60. El Valmar vivió sus últimas cuatro mil millas desde Venezuela a Astillero.	195
61. El nuevo petrolero español <i>Bahía Gadirana</i> , tiene 32.000 toneladas de peso muerto.	197
62. El <i>Corrales</i> que ha venido a morir, fue barco peliculero.	200
63. Don Antonio Cuervas-Mons, figura entrañable de la marina cántabra, ha muerto.	202
64. La marcha del tiempo.	204
65. Los submarinos franceses no son novedad en nuestro puerto.	206
66. El trasatlántico <i>Rangitiki</i> llega hoy a morir a Santander.	210
67. El <i>Venezuela</i> .	215
68. El gánguil <i>Somo</i> .	218
69. Entrevista: La preparación de "Naufragios" descubrió a los noruegos la aparición de un barco "traspapelado".	221
70. El tercer <i>Scharnhorst</i> llega hoy a nuestro puerto.	223
71. Tropiezos en primavera.	228

72. El viejo Peña Cabarga.	232
73. ¿Cómo se ha podido perder el <i>Castillo Montjuich</i> ?	235
74. Último viaje de José del Río.	241
75. José del Río, marino y poeta.	243
76. Rapsodia sueca.	247
77. Un nuevo Santander sobre las olas.	250
78. Al margen de la tragedia del <i>Bonifaz</i> , medio siglo de abordajes catastróficos en la matrícula santanderina.	256
79. El <i>Devonia</i> , de transporte de tropas a buque de pasaje.	260
80. El primer barco de vapor que entró en nuestro puerto fue el <i>Liverpool</i> .	264
81. El trasatlántico holandés <i>Statendam</i> , el mayor buque entrado en nuestro puerto.	270
82. El <i>Reina Gobernadora</i> , el primer buque de guerra que entró en nuestro puerto.	275
83. El acorazado inglés <i>Royal Oak</i> , el mayor buque de guerra llegado a Santander.	280
84. Requiem por un vapor: el <i>Peña Rocías</i> , escuela heroica de capitanes y pilotos.	284
85. El <i>Monte de la Esperanza</i> , antes que frutero fue barco de guerra USA.	287
86. Hace 50 años que el <i>Alfonso XIII</i> se hundió en nuestra bahía.	291
87. Las visitas de la armada alemana a Santander.	295
88. El cuarto <i>Sardinero</i> es el mayor barco de España.	300
89. Un libro y un barco.	306
90. La pérdida del <i>Monte Palomares</i> técnicamente inexplicable.	308
91. Tres <i>Alerta</i> en la marina de guerra española.	315
92. Aquel <i>Gripsholm</i> que repatriaba prisioneros.	320
93. Otro viejo caballo de la matrícula está muriendo en Parayas, el <i>María Elena</i> .	324
94. Adiós a la Ría de Solía.	328
95. Submarinos en la bahía.	333

96. Dos meses de sol y de luz.	337
97. Veleros en la bahía.	339
98. Un viejo al sol.	345
99. La matrícula santanderina.	349
100. El primer noroeste y el último <i>Silda</i> .	353
101. Ahí viene un barco de 48.000 toneladas.	356
102. A cuento de ese <i>Montañés</i> que ha sido noticia estos días.	360
103. Tres <i>Río Besaya</i> en la matrícula naval montañesa.	364
104. Barcos rusos en Santander.	367
105. Dos <i>Río Asón</i> en la matrícula naval de Santander.	371
106. Entrevista: “Nueve historias de barcos”.	374
107. Entrevista: El papel de la Marina en la guerra civil española	378
108. Entrevista: “Balleneros cántabros” recoge toda la actividad ballenera de nuestros marinos.	381
109. Entrevista: Rafel González Echegaray historiador del mar.	384
110. Entrevista: 86 años de la tragedia del <i>Machichaco</i> la historia opina.	387
111. Reglamento.	388
112. La marina romántica.	389
113. Barcos.	393
- Epílogo	395
- Agradecimientos	396





# PRÓLOGO

---

Si tuviera que definir el mar en una sola palabra yo diría SALITRE, éste vocablo define la esencia de todo aquello que abarca el extenso tema marítimo.

Si tuviera que citar un solo nombre entre quienes nos transcriben los hechos y vicisitudes de la mar, mencionaría a Rafael González Echegaray. Nadie como éste historiador marítimo, relató mejor las semblanzas de mares y barcos.

Ahora, en una laboriosa tarea, nuestro vicepresidente Juan Peña de Berrazueta, cual “arqueólogo marítimo”, realizando una perseverante investigación y recopilación, ha sabido desenterrar estas “desconocidas” obras de Rafael; narraciones que las mareas y las pleamares del tiempo guardaban en el sedimento de las historias pasadas.

En este libro renacen ignoradas crónicas que podríamos denominar inéditas. Aquellas que antaño fueron publicadas en diarios y revistas de una vigencia exigua.

Los apasionados de las cosas de barcos estamos de enhorabuena, Rafael González Echegaray nos ofrece inesperados nuevos artículos, todos ellos rociados con ese “salitre” que solamente él sabía impregnar en sus narraciones.

Pedro Blanco Álvarez.

Modelista Naval.

Presidente de la Asociación Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico.

# NUESTRO PADRE

---

Recordar la figura de alguien, pasados ya algunos años de su marcha, puede en un principio requerir un pequeño esfuerzo para evocar algún recuerdo cobijado con cariño entre los entresijos de la memoria.

En nuestro caso, no es así. Nos basta con escudriñar el espejo constante de la ciudad de Santander, en plata de nordeste o de gris sur para que nos venga rápida a la memoria la figura de nuestro padre, en forma de sonrisa cariñosa o de lágrima filial después de su repentina marcha, hace ya más de treinta y dos años.

Y es que nuestro padre y los barcos, o los barcos y papá eran uno. Siempre en el mirador, gemelos en mano ante la llegada de un nuevo visitante de acero con sus bocanadas de humo, del que seguramente ya se sabía la vida y milagros y sino poco tiempo le iba a faltar.

Los domingos por la mañana, ya una vez atracado en los muelles, acudíamos todos, incluida nuestra madre, a darle la bienvenida y mientras nosotros jugábamos subiendo las montoneras de minerales o dragados de la bahía, nuestro padre lo observaba en silencio de proa a popa, de quilla a perilla y si algo le parecía oportuno, en un aparte y solo a ella, le comentaba a nuestra madre algún misterio del nuevo visitante como premio a su compañía fiel. Allí encontró uno de sus hijos la vieja pipa de algún marino de levita que en una de sus guardias acabó con cazoleta y caña al mar. Ni que decir tiene que rápidamente fue requisada por nuestro padre para acabar sus días en el Museo Marítimo, como debía de ser.

Pero nuestro padre no fue un observador sin más de los acontecimientos que se desarrollaban en torno a nuestra tacita de plata. Sino que de una manera u otra participaba y nos hacía participar, quisiéramos o no, de su día a día y devenir histórico. Si el visitante de acero era de calado, todos pegados al cristal del mirador asistíamos a las operaciones de arribada y júbilo cuando ya asomaba su proa pasadas Las Quebrantas. Otras veces acudíamos “al cementerio” de Parayas, seguramente para que papá se quedará con la última imagen y diera el

último adiós a algún viejo amigo suyo de acero y salitre al que ya previamente en su última singladura había visto subir camino al desguace.

...Y es que papá y los barcos, o los barcos y papá eran uno. Durante una temporada, nuestra madre pensó que no estaría de más combinar nuestras salidas por el puerto con alguna excursión por la provincia. La alarma debió de sonar en el interior de papá y rápidamente agudizó el ingenio para arreglar la situación de forma salomónica. Así que desde entonces nuestras excursiones se dirigieron a playas de Cantabria en donde mientras nosotros recogíamos boyas de cristal errantes de barcos de pesca en la playa, fósiles o conchas marinas, papá, podía escudriñar el horizonte en busca de algún buque. Otras veces llevábamos cada hijo un barco de plástico que amarrábamos de proa y procedíamos a botar cuando llegaba la ola en carrera frenética que alguna vez terminó con remojón y rescate. El que relata estas pobres líneas da fe de ello.

Podría contar muchas más cosas de papá y los barcos, o los barcos y papá, pero creo que es el momento de que él, con su pluma, sea el encargado de narrar, como nadie, cosas de sus amigos de acero y mar.

Estoy seguro de que si mientras lees sus escritos a son de mar y haces un pequeño esfuerzo, entornando junto a nosotros un poco los ojos, todavía lo podremos ver gemelos en mano dando la bienvenida, en imagen eterna, a algún buque mientras asoma por la bocana del puerto.

Fernando González Echegaray.

Hijo de Rafael.

Licenciado en Historia.

# INTRODUCCIÓN

---

“Recordando a Rafael González Echegaray” ese fue el título del homenaje que, el 26 de mayo de 2016, realizamos la Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico de Santander, reivindicando su figura como historiador marítimo, en el cual tuve la oportunidad de participar con una “Biografía comentada”.

A lo largo de las diversas disertaciones y en el coloquio posterior quedó claro que aún existía una parte de su obra desconocida, la referida a su condición de cronista y articulista en prensa y revistas. Crónicas y artículos, que fueron consecuentemente flor de un día, seguían permaneciendo ocultos en las hemerotecas en espera de la suerte de algún día ser rescatados y, más aún, ser editados y leídos por las generaciones posteriores, como crónicas marítimas de un tiempo pasado.

Que yo sepa Rafael publicó su primer artículo en diciembre de 1947 en la Revista General de Marina, tenía entonces 24 años después vinieron muchos más en esa misma revista así como en las revistas Oficema (Oficina Central Marítima) la antigua revista de la Asociación Nacional de Navieros Españoles, Vida Marítima, Nautilus, Rumbo, Revista de Historia Naval, The Belgian Shiplover, Anuario del Instituto de Estudios Marítimos “Juan de la Cosa”, Economía Montañesa revista de la Cámara de Comercio de Santander, Actualidad Económica, UOMM (Unión de Oficiales de la Marina Mercante Española), Metalurgia y Electricidad, Historia y Vida etc...

En prensa diaria principalmente escribió en el diario Alerta de Santander, ABC de Madrid, Solidaridad Nacional de Barcelona, El Faro de Vigo, El Vigia diario del puerto de Barcelona, El Correo Español El Pueblo Vasco de Bilbao etc..

El único libro recopilatorio de Rafael se publicó en 1960 y llevó por título “Resaca, por las machinas”, libro emblemático para sus lectores, el cual incluye una selección, hecha por él mismo, de parte de los artículos publicados desde 1950 a 1955 en el diario Alerta de Santander. Si bien

eran crónicas marítimas con carácter nacional, la mayoría de ellos recogen el sentir diario del puerto de Santander y su bahía, los acaecimientos marítimos ocurridos en aquellos años a lo largo de la costa de Cantabria, los hechos relacionados con las líneas marítimas de navegación a América, con las propias navieras y sus buques. Todo ello sazonado con su estilo tan personal, que hacía que cualquier aficionado a la mar y los barcos disfrutase enormemente con su lectura.

Hoy en día ese libro, como la mayoría de los suyos, está agotado, pudiéndose únicamente encontrar en alguna biblioteca y solo para consulta.

Como el pescador que espera que haya buena pesca, fui a la Biblioteca Municipal de Santander en busca de localizar alguno de sus artículos, comencé a revisar la prensa local desde 1950. A partir de entonces consultaba principalmente bibliotecas que tuviesen fondos de prensa y revistas de esa época como la biblioteca de la Cámara de Comercio de Santander, la del propio Museo Marítimo del Cantábrico, la Biblioteca Nacional de España en Madrid además de rastrear por Internet todas las ediciones susceptibles de tener algún artículo suyo.

Como es natural había días que “pescaba” bastante, otros poco y otros nada. Hubo momentos tediosos al no encontrar fruto, sobre todo en los tiempos coincidentes con su actividad política. Momentos frustrantes debido al estado del original que encontraba, con palabras incompletas por pérdida de tinta, unión de hojas con pérdida de texto etc.. que me hacían volver a consultar los originales y al tiempo consultar a amigos marinos para completar una palabra o una frase.

Poco a poco iba haciendo acopio de un material el cual iba aumentando en cantidad con el paso del tiempo, hasta que llegó un momento que percibí que me rebosaba, entonces tuve que “racionalizar” lo que iba encontrando.

Decidí focalizar en un primer lugar todo lo relacionado con Cantabria, Santander y su puerto. Así nació este volumen recopilatorio de artículos suyos en prensa y revistas, quedando el resto del material encontrado en espera de nuevas singladuras editoriales por parte de nuestra asociación, material hay para ello.

La familia González Echegaray, en un gesto que les honra y agradezco, me proporcionó catorce artículos de Rafael relacionados con Cantabria, alguno valiosísimo con referencia a la historia de Santander. Muchos de ellos sin fecha alguna, ni indicación del medio donde fueron publicados. Con la novedad del descubrimiento, al leerlos, de un tipo de firma que hasta entonces no conocía. Conseguí fechar algunos de ellos, bien porque los pude localizar a través de ese nuevo tipo de firma, bien por la lectura del propio texto del artículo.

Quisiera resaltar la importancia, por su valor histórico creo yo, de la inclusión en éste libro recopilatorio, de seis entrevistas periodísticas realizadas al propio Rafael, en las cuales, además de comentar presentaciones de sus libros, aclara situaciones y sucesos tales como la localización del pretolero Osthav, la explosión del buque Cabo Machichaco, sobre el capitán mercante protagonista del soneto "Las tres hijas del capitán" de José del Río Pick, el papel de la marina en la guerra civil española, etc...

Los artículos aquí recogidos vieron la luz una sola vez, algunos de ellos hace casi setenta años. Son crónicas portuarias y marítimas de otro tiempo, de otra sociedad, de otro Santander que ya no existen. Tenemos, por tanto, la oportunidad de viajar con ellos en el tiempo a aquellos años y saborear un ambiente que fue y no volverá.

Juan Peña de Berrazueta.

Capitán de la Marina Mercante.

Vicepresidente de la Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico.

*En este entrar y salir de nuestros amigos los barcos, por entre Latas y la Magdalena, está la historia misma del puerto y de la ciudad. Llegan, descansan, pasan lamiendo la raya rubia del Puntal y se van.*

*En los periódicos viejos y en la memoria de "los más viejos", es donde queda apenas un pequeño rastro del suceso.*

.....

*Las nuevas generaciones de santanderinos no han conocido muchas cosas buenas y malas de nuestra ciudad*

Rafael González Echegaray

Lo sublime se junta a lo grotesco,  
todo muy pintoresco,  
muy optimista, muy grato, muy gentil,  
y vista desde el barco que se aleja,  
la bahía parece una bandeja  
llena de figuritas de marfil.

José del Río Sáinz "Pick"  
La Bahía de Santander

¡Vá por ti Ráfael!





# 1.- LOS BARCOS EN LA NOCHE EN QUE EL FUEGO ARRASÓ SANTANDER

*Artículo del archivo personal de Rafael González Echegaray, donado por su familia.*

*Original sin título ni fecha. 1966 según se desprende del texto.*

No registraba la historia inaudita del Sur en Santander, un furor como el de la funesta atardecida del sábado 15 de febrero de 1941. La bahía era un resalsero impresionante de espuma, atacando sin duelo el frente marítimo de la ciudad por encima de muelles. El agua salada en forma de tromba, se encajonaba en rociadas por las bocacalles, dentaduras desportilladas en la muralla urbana protectora de la parte nueva de la ciudad. El casco viejo –la puebla– se acurrucaba tras la Peña del Cuervo y la calle Alta, al amparo del paramento de la Catedral y la crestería negra de la Rúa Mayor.

Santander estaba viviendo los minutos preliminares de uno de los episodios más luctuosos de su historia; se acercaban en el reloj las horas trágicas(1) y el puerto, que es la ciudad misma hecha mar por imperativo de su destino lógico, daba la nota apocalíptica más impresionante en aquel pandemónium que iba a borrar en solo tres fechas toda la herencia visible de siglos de la vieja villa.

El Sur en la bahía ya no era rabia babeante y loca, era un ataque gigante, indescriptible del cielo, arrastrando, en su estampida salvaje, la mar toda tras sí al asalto de la ciudad. El puerto y los barcos, peones de la tragedia como los demás, iban a jugar su papel en la espantosa representación. Todos los grandes sucesos de la vida santanderina han ido siempre marcados con la impronta marinera propia de su avanzada sobre el corazón del Cantábrico.

La guerra mundial había dejado reducido el tráfico portuario a proporciones minúsculas, y las machinas –las pocas machinas de madera que aún quedaban–

---

(1) El fuego se inició sobre las 22 horas en el número 20, hoy entre el 11 y 13, de la calle Cádiz de Santander.

languidecían de aburrimiento en aquellos años difíciles de nuestra postguerra incómoda.

Aquel día, que yo recuerde, estaban en Santander los mercantes *Nuestra Señora del Carmen*, *Caruso*, *Cabo Villano* y *Turia*, el petrolero de la Armada *Plutón*, el guardacostas *Uad Martín* y la inexcusable gente menuda del pequeño cabotaje, entonces todavía con su buena ración de pataches en retirada.

El *Nuestra Señora del Carmen*, era un *turret* -uno de los dos últimos *turrets* que existieron en la flota mercante española-, antiguo *Diciembre* de la vieja Compañía Bilbaína de Navegación, que navegaba entonces al carbón y al fosfato con su aspecto vetusto y estrafalario causando asombro y admiración entre propios y extraños. Estaba aquel día atracado en el muelle longitudinal de Maura y allí probó la excelencia del escantillonaje de su chocante construcción -una especie de catafalco flotante- aguantando impresionantes tarascadas sobre el cintón de la línea. Fue un testigo bien cercano al brasero y de auténtica excepción. Aún sobrevivió bastantes años hasta que el 27 de enero de 1963, estando descargando carbón en la ratonera de Vallcarca, un levantazo lo echó a las peñas y allí mismo se desguazó.

El *Caruso* era un amigo de la casa, antiguo *Saturnus* de la Real Holandesa, viejo como las ratas y feo como pocos, había terminado pasándose al carbón bajo la contraseña del "difuntin" (1). Era una cafetera de 1.350 toneladas y cámara a popa. Se había atracado en lo que hoy llamamos el muelle de la Comandancia y que entonces era una isla inútil en la zona portuaria. Se ha desguazado este anciano el año pasado.

El *Cabo Villano* estaba atracado en el primer tramo del muelle largo de Maliaño. Era uno de los mejores barcos de la Vascoandaluza que hacían navegación de altura. Se había construido en Cádiz en 1920 con su gemelo el *Cabo Espartel*, y cargaba sus buenas 5.500 toneladas. Tenía una chimenea muy larga y recta; y en 1925 le habían cerrado las cajas poniéndole cubierta corrida. Sorprendido

---

(1) Se refiere a Angel Álvarez de Avilés, que al igual que otros familiares era conocido como "El difuntin" debido a los negocios funerarios de la familia.

por el Alzamiento en Sevilla, navegó bajo bandera alemana con los nombre de *Contra y Waltraud*, y nada mas reincorporado a la vida pacifica, tuvo que empezar a navegar a la Argentina para ayudar al abastecimiento nacional. Aquí estuvo descargando el 15 de febrero, y aquí estaba viviendo, sin saberlo, sus últimos días. El 30 de mayo de 1942 zarpó de Buenos Aires con un completo de trigo para España, iba a Las Palmas y fue sorprendido por un temporal. No se volvió a saber más de él, se lo tragó la mar sin dejar el menor rastro, suponiéndose que se perdería por corrimiento de la estiba de cargamento en las bodegas. Lo mandaba D. José Odriozola. Fue el precedente inmediato de la desaparición del *Castillo Montjuich* en circunstancias muy parecidas, si bien el *Cabo Villano* tuvo menos resonancia entonces porque andaba la guerra de por medio...

El *Turia* era uno de los cuatro motores de 2.600 toneladas construido en Euskalduna en 1931 para Pinillos. Eran barcos muy bonitos y logrados para su época. Estaban destinados al transporte de fruta canaria desde el archipiélago a los puertos del litoral peninsular mediterráneo. El *Turia* estaba atracado en el muelle de Maliaño, con su casco y sus superestructuras blancas, su maraña pulcra de puntales y mangueras y su cubierta de botes encaramada más de la cuenta. Entonces era una auténtica guayaba, diez años, bien equipado y eficiente. Aquél día iba a jugar un papel importante, ciertamente.



*Motonave Turia de Naviera Pinillos*

El *Plutón* era, y es, un petrolero de la Armada española. Se había construido un poco antes de la guerra civil con el nombre de *Campilo* para la Campsa, y en 1935 se vendió a la Marina de Guerra. Cuando estalló el Movimiento aún estaba pendiente de entrega en los astilleros de Valencia. Era un barco de dos hélices y 5.700 toneladas. Había venido a Santander, en aquellos días de febrero de 1941, a esperar la llegada del petrolero *Campeche*, que conducía desde Aruba un cargamento de petróleo, parte del cual había de ser trasbordado al *Plutón* para aprovisionar a la marina de guerra. Estaba, pues, en lastre el *Plutón* y llevaba varios días de espera fondeado en bahía. Espera accidentada, porque la verdad es que el Sur durante toda la semana había hecho de las suyas, y una de éstas fue la de hacer volcar la falúa del *Plutón* en uno de sus viajes a tierra.

Entre las unidades menores refugiadas en el puerto se encontraba el patrullero *Uad Martín*, uno de aquellos “*uads*” comprados por el gobierno español durante la última campaña de África, el carbonero *Xaquín* y el patache *Sada*.

Incomunicada la ciudad con el resto de España desde la media tarde del sábado, y desprovista totalmente de fluido para las emisoras locales de radio y telegrafía; el abandono y la soledad de Santander, con su enorme tragedia, era completo. El gobernador recurrió al envío de un propio en motocicleta hasta Burgos y al empleo de las únicas emisoras disponibles con energía propia a bordo de los barcos surtos en la bahía, la del *Plutón* y la del *Turia*.

A todo esto, el *Plutón* ya había pasado sus buenos apuros. Estaba fondeado aproximadamente frente las Hueras y desde el atardecer había empezado a garrear con las dos anclas. A la media noche las perdió por completo con parte de sus grilletes, y uniendo la angustia de sus pitadas –se oían desde toda la ciudad– al concierto espantoso de los elementos, se fue a asentar sobre la restinga exterior del malecón de Puerto Chico, no sin antes embestir la terraza del Club Marítimo, desde donde presenciaban los acontecimientos el Comandante de Marina D. Alfredo Nardiz y el Práctico del Puerto D. Joaquín Diez. Allí quedó varado el *Plutón* sobre el desaguadero de las alcantarillas hasta que a la pleamar pudo flotar y trasladarse, con no poca suerte, hasta el muelle de Calderón.

El comandante del *Plutón* trataba de conectar por radio con la estación central de la Marina de Guerra de la Ciudad Lineal en Madrid, para dar cuenta de lo que estaba ocurriendo en Santander. Tras no pocas dificultades, a la madrugada del 16, conseguía establecer contacto y enviaba, confidencialmente al Estado Mayor la noticia: Santander estaba desapareciendo por minutos.

Más fácil que el contacto del *Plutón* fue el que lograra el *Turia*. Este barco había permanecido atracado al muelle y por lo tanto el acceso a su bordo y su enlace con el gobierno de la población resultó más sencillo.

El *Turia* desde las once de la noche empezó a lanzar llamadas por la banda de socorro; un caso insólito porque el uso de la radio por los barcos mercantes está proscrito dentro de los puertos, pero la cosa no era para menos. En aquellos días todos los mercantes y particularmente los neutrales, navegaban sordos y mudos, con las estaciones de radio clausuradas por las exigencias imperativas de la guerra. La llamada del *Turia*, muy débil, apenas era escuchada y vino a interferirla en el aire y en la propia banda de socorro la del *Monte Ayala*, que había sido sorprendido por el temporal frente a las costas gallegas y terminó por embarrancar en las proximidades de la entrada de la ría de Vigo. El telegrafista del *Turia* intentaba comunicar con la Costera de La Coruña sin conseguirlo.

Frente a la Estaca de Bares el mercante español *Cristina*, un carbonero de la Vascongada de 4.000 toneladas, en medio del temporal oía los esfuerzos del *Turia* y de la Costera gallega para entenderse entre si sin lograrlo; él hizo de puente y a él se debió el éxito de la comunicación. El *Cristina* recogía la transmisión del *Turia* y la hacía llegar al Ministro de la Gobernación, a través de la Costera de La Coruña.

Madrid tuvo conciencia en la mañana del 16 de lo que pasaba en nuestra ciudad, a través de un milagroso puente aéreo desde los topes del *Turia*, atracado en Maliaño, a los del *Cristina* dando cangalladas horribles en pleno Cantábrico, de éstos a la antena de la Costera de La Coruña.



*Vapor Cristina de Naviera Vascongada, con la contraseña de Naviera Urbasa*

Pocas horas después el *Uad Martín* conseguía enlazar, a su vez, con las Costeras de Igueldo y Galea.

Entre tanto el *Sada*, un patache de 175 toneladas construido en Zumaya en 1905, se hundía frente al edificio de la Sanidad y su tripulación era milagrosamente salvada por la del *Cabo Villano*. El número de pequeñas embarcaciones de pesca y de tráfico interior que se perdieron en el puerto fue muy considerable.

A los pocos días llegaba el *Canarias* y atracando en los restos de la vieja machina de los correos, empezaba a dar luz a la ciudad en sombras. Los barcos mercantes testigos de la tragedia, con sus grandes banderas españolas pintadas al costado, fueron saliendo uno tras otro a la mar a seguir en la noria de su vida carreteril como si nada hubiera sucedido; el episodio del fuego de Santander había terminado.

La ciudad junto al mar, castigada en la belleza de su especial geografía, abierta al Sur de peñas abajo, con cinco millas náuticas para coger arrancada feroz por sobre la bahía, se había rendido al ataque del viento y las llamas, en puras cenizas. Comenzaba a empezar de nuevo...



## 2.- A FALTA DE MUELLES

*Diario Alerta, 27 de abril de 1950*

La ciudad alegre y confiada se empieza a dar cuenta de lo cara que resulta la comodidad de quince años sin hacer muelles. Los fondeaderos de la canal se están animando esta temporada más de lo ordinario, y no solo por arribadas o por el tráfico minero de la Orconera, es que no hay sitio para atracar, y es conveniente que los barcos desahoguen sus fogosidades acumuladas en el viaje, antes de la tranquilidad forzada por amarras y alambres.

Un liberty que, aunque desde este rincón golfo no lo sepamos, es hoy un paseante corriente de los mares, casi tirando a chico, constituye un estorbo descomunal en el longitudinal de Maliaño, desbordado por su horrible mole durante una docena de días, necesaria para maniobrar con las diez mil toneladas que aloja su panza.

### *TENEMOS QUE DESENTUMECERNOS*

Nuestra guerra y nuestra paz en la guerra, frenaron la carrera brillante que estaba colocando al puerto en la medida de las necesidades del tráfico. La soledad de los pilotes de cemento esperando barcos que nunca llegaban, se extendía desde el Cuadro hasta el que fue muelle de tablas; las grúas apuntaban al cielo sus plumas adornadas del péndulo en gancho, en reposo absoluto días y semanas enteras. Y estos descansos forzados se nos han clavado muy adentro; nos cuesta mucho incorporarnos a la vida y desentumecernos de un laste de quince años que las circunstancias, ajenas a nosotros mismos, nos impusieron.

Los tiempos cambian y las situaciones más aún; hoy nos empachamos de mercancías por causa de esta anemia perniciosa de falta de muelles que se revela en cuanto se pretende someter al puerto a la digestión de una comida extraordinaria con algunos platos, algunos barcos de más. El prolongado

ayuno nos ha debilitados mas de la cuenta. El muelle de bloques, en donde todos hemos visto barcos hasta de treinta y dos mil toneladas, cuando todavía no era nuevo ni de bloques, aliviara no poco la situación.

Mientras tanto, llénesenos esta canal, ya que no la había, de buques al turno, y que no nos falten ni así siquiera. Que no se aburran de esperar y que piensen que, a pesar de todo, somos de lo mejorcito de España. A fin de cuentas, resultan decorativos esparcidos entre Los Mártires, La Osa y el Bergantín, convertidos en veletas de la marca al contraluz. Así aprovecharan para pintar los costados y superestructuras, que, en estos tiempos, de descansada oferta y no muy amplia demanda de fletes fantásticos, no es muy grave para el negocio, cederlo a la conservación casera y fácil.

### *AUNQUE LOS PASEANTES LO CELEBREMOS*

Que retoquen los tripulantes con mimo las pastillas herrumbrosas de las planchas y las negras chamuscadas de la chimenea; los barcos limpios son mucho mas bonitos y duran algunos años mas. Al menos, mantengamos brillante este museo naval viviente lleno de mérito y heridas en la durísima lucha de la competencia mundial.

Los marineros trepan hasta la perilla de los palos aprovechando la benevolencia milagrosa de nuestras aguas y los agregados descenderán por la guindola a pintar los calados a regañadientes; todo se reduce pues, a un poco de sano ejercicio, y no saltando a tierra no se tira el dinero; lo celebraran las respectivas familias. No sabemos que opinaran de todo esto los navieros y consignatarios.

Los paseantes desde luego, lo celebramos, porque nos alegra no poco la vista y no tocamos las consecuencias tan de pronto. Pero somos muy pocos los paseantes, y, además, no estamos muy convencidos de que estas cosas sucedan solo por nosotros.





## 3.- YA VOLVIÓ EL PINZÓN

*Diario Alerta, 11 de julio de 1950*

Una buena temporada ha estado ausente el *Vicente Yáñez Pinzón*. Un domingo del mes pasado, a la hora en que se atiborraban los Campos de Sport, libraba de puntas, y para cuando el Rácing marcaba el primer tanto, desde el puente alto, marcaban Cabo Mayor dos millas al Sur verdadero.



*Cañonero Vicente Yáñez Pinzón de la Armada Española*

Se nos hace raro el vacío del cañonero, porque desde hace ya algunos años es forzosa la silueta gris de un barco de guerra. Santander, en sus días de verano, fue siempre base improvisada de muchos y variados pabellones de guerra. Recordemos aquél 25 de julio de 1929 con cuatro acorazados

franceses, dos cruceros también franceses, doce destructores galos y tres submarinos de la misma bandera, todos en bahía.

Pero una cosa son las maniobras de otoño y las visitas de cortesía, y otra el destacamento fijo. Cuando la primera guerra el *Bustamante* y el *Cadarso*, dos preciosos destructores, avanzada del plan Maura, fueron destinados a la vigilancia de la neutralidad de nuestras aguas. En la segunda también hubo dos destructores, éstos del plan Ferrándiz, con la misma misión. Y después en la paz, vinieron los minadores, esos engendros de la arquitectura naval, que de lo único que tienen algo es de cañoneros, y haciendo honor a ello han dejado paso libre desde primeros de año a este auténtico cañonero con reminiscencias de minador.

La antiestética figura del *Tritón* y su absurda concepción militar, ¡un minador que no da los quince nudos forzado!, ha desembocado en algo, por lo menos, bastante más bonito. En España, que siempre hemos tenido “ángel” para diseñar barcos de guerra airosos, por influencia de no sé qué hado, se nos ocurrió, allá por los años de la República, dar trabajo a los obreros de los arsenales, construyendo lo más feo que jamás ha flotado por mar alguno; los dos cruceros *Canarias* y los cuatro minadores *Vulcano*, que son como una reproducción en pequeño de aquellos, más feos aún con la popa cuadrada para alojar el sollado y portas de minas.

El *Eolo* y el *Tritón* quisieron arreglar un poco aquel pecado mortal flotante de sus antecesores, y acaso ganaron algo en esbeltez y, desde luego, perdieron en capacidad ofensiva, montando artillería del 10,5, en vez de la del 12. Los *Vulcano* eran unos buenos cañoneros; los *Tritón*, ni eso siquiera.

Pero ya están en servicio los nuevo y auténticos cañoneros, que vuelven el prestigio del gusto a nuestras factorías navales. Pocos barcos de guerra habrá en el mundo, en su tonelaje, incluyendo destructores que lógicamente debieran ser mas esbeltos, que tengan la línea tan estilizada y armoniosa como esta serie, en la que comulga el *Vicente Yañez Pinzón*, con sus dos franjas rojas distintivas. Lo malo es que, con 125 toneladas más, deberían montar artillería menor que los *Vulcano*. Pero tranquilicémonos, los saldos

artilleros abandonados por los rincones de los almacenes en los arsenales, se han aprovechado, en espera de mejores circunstancias, y vuelven a navegar, por lo menos a navegar, en los montajes provisionales de esta serie.

Y claro está, tanto ha tardado el *Vicente* en esta su última excursión, que hasta nuestro viejo amigo *Tritón* nos ha visitado una vez para consolarnos.

Pero no todo ha sido saudade ausente el *Pinzón*, porque un muelle muy necesario para el movimiento mercante, el muelle 8-9 o de la Sanidad, ha prestado estupendos servicios en los días de agobio portuario. Y esto es interesantísimo. Es preferible que el *Pinzón* fondee a la gira en la canal, como antes el *Vigía* o el *Blas de Lezo*, aunque nos cueste a todos un poco más, hinchando el presupuesto con gastos abundantes de gasolina que pagaremos gustosos.

Mi buen amigo Carlos, el segundo comandante, sé lo que pensará a todo esto: "...no hubieras dicho lo mismo hace dos años, cuando andabas conmigo en estas andanzas tritoneras...".

Y no le falta razón; los hombres somos materia muy débil.



## 4.- TRECE...

*Revista Economía Montañesa. Edición especial con motivo del centenario de la Compañía Trasatlántica Española.- Agosto 1950*

Cuando las aguas frías del Clyde se retiran apresuradamente a la vaciante, empiezan a velar en bajamar los fangos grises de las orillas. Allí, enterradas en basa durante años y años, las mejores maderas del imperio se curaban con la caricia presentida del mar flotando por encima. Con estas maderas, prácticamente eternas después de esta prueba, se construían en los astilleros escoceses de Glasgow los mejores y más lujosos buques correos del mundo, armados sobre hierros y aceros británicos.

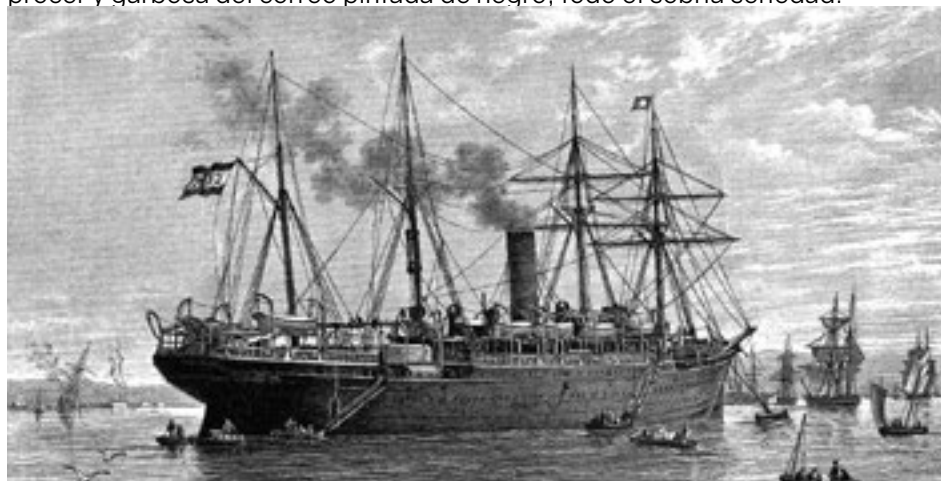
La Trasatlántica, allá por mil ochocientos ochenta y tantos, sintió predilección por los astilleros de Denny Brothers en Dunbarton, y en 1888 se botaron al agua dos preciosos gemelos: *Alfonso XIII* y *Reina María Cristina*, derrochando lujo y elegancia de líneas. Los troncos, curados al pulso de la mar, se desenterraron para ornamentación de las cámaras de los correos españoles.

El *Trece* y el *Cristina* iban a jugar, desde entonces, en la vida marinera de Santander con primeros papeles, en el capítulo magnífico del desarrollo feliz del puerto, emparentando definitivamente su existencia a la de la ciudad palpitante de gracia y energía marinera.

El *Alfonso XIII* registraba 5.000 toneladas, desplazando sus 7.630. Su eslora era de 124 metros por 14,5 de manga y 10 de puntal; estaba equipado con una maquina de vapor de triple expansión capaz de desarrollar hasta 17 nudos y medio con 5.680 HP. La esbeltez de sus líneas era proverbial; tenía proa de violín con magnífica percha de bauprés y su arboladura era de cuatro palos; el trinquete sobre el combés de proa, el mayor de proa sobre el alcázar por la cara de popa del puente, el mayor de popa adosado a la cara de popa del alcázar y el mesana en la cara de proa de la toldilla; todos podían aparejar con cangrejas y, a excepción del mayor de proa, los demás guarnían puntales de

labor.

La chimenea era única y con la misma caída airosa del aparejo. La cubierta de botes, sola sobre la superior, corría por el alcázar orlando de blanco la silueta prócer y garbosa del correo pintada de negro, todo él sobria seriedad.



*El primer Alfonso XIII. Vapor correo de la Compañía Trasatlántica*

El *Alfonso XIII* borneando sobre la boya de la Trasatlántica frente a San Martín, se hizo un santanderino en su trajín a las Américas, todavía españolas, con la dolorosa incomodidad de Cuba y Puerto Rico. El *Trece* iba y venía, y un día, el 3 de noviembre de 1893, quedó de mañana a la gira sobre fondeadero. Santander quemaba los últimos momentos de una tranquila tarde con sol y suceso; un vapor de la Vasco-Andaluza, el *Cabo Machichaco*, ardía en los muelles de Maliaño. Lo que pasó después es de todos; el capítulo triste de la historia de la ciudad en la memoria de generaciones y generaciones no se puede profanar con plumas alegres.

*“Cabalmente llegaba en aquel momento, al costado del vapor, otro pequeñito y negro con gente de uniforme a su bordo y oía él decir que eran el capitán, oficiales y parte de la tripulación del Alfonso XIII, del vapor correo, el de los cuatro palos, fondeado a la embocadura de San Martín. Pues aquella gente tan marcial y tan gallarda, con la multitud de aparatos que traía consigo no vendría al buque*

*incendiado a humo de pajas...”*

*“- ¡Dios que cosa! Había contra el casco del vapor muchas embarcaciones, y la lancha fina de las Obras del Puerto, y el “Auxiliar” de los correos con toda la gente del Alfonso XIII... ¡Mucha gente! Dios.... y buena y bien principal y con bien de galones y bordaos...”*

*“Lo que cortó la palabra en la boca de Pachín y la respiración en sus pulmones y hasta el circular la sangre en sus arterias no tiene nombre en ninguna lengua conocida...”*

Así habla del *Alfonso XIII* nuestro don José María de Pereda en su patético “Pachín González”, lo más dramático y conmovedor de su maravillosa herencia. Don Claudio López Brú mandó colocar en la cámara del *Alfonso XIII* una placa que decía así:

*“Homenaje a la memoria del subinspector don Francisco Cimiano, del capitán don Francisco Jaureguizar, que honró con su mando este buque, y demás valerosos oficiales y tripulantes que heroicamente sacrificaron sus vidas en aras de la caridad y por el honor de la Cía. Trasatlántica en la horrible catástrofe ocurrida el día 3 de noviembre de 1893 en la bahía de Santander”.*

Con su capitán hallaron la muerte en la hermandad estoica de la mar, sobre la cubierta del *Cabo Machichaco* el primer oficial don Norberto Iglesias y el primer maquinista don Francisco Campo, un contraмаestre, un practicante y 29 marineros.

El *Alfonso XIII* había sido parte de la tragedia de Santander y había quedado como hipnotizado, a través de los portalones abiertos en su costado, por la muerte marinera sobre la blandura de nuestra canal. Pero aún es joven y tenía que cumplir su misión de mar. La guerra desastrosa de nuestras colonias lo reclama con sus servicios. Se armó entonces en corso, con 6 cañones de 120, 2 de 57 y 2 ametralladoras convertido en un crucero auxiliar. Su línea de España a Cuba se tornó en un peligroso desafío a la tiranía de la guerra en la mar. El *Trece* forzó el bloqueo en La Habana y en Puerto Rico y en Cienfuegos...

Se sintió crucero y rindió, con el fervor maravilloso de los mercantes en pie de

guerra, con el heroísmo humilde de la estrella provisional, flor de alambrada. Y llegó la paz; la pobre paz. El *Alfonso XIII* en su tarea civil resignada y hermosa, alteró el ceremonial de sus señales y banderas. La Habana ya no era un puerto español. Pero el *Alfonso XIII* era una misión de la Patria en paz; habían perdido la guerra y ahora tenía él que ganar la paz. Con el paréntesis azaroso de la evacuación en Méjico durante la guerra de aquella República con los Estados Unidos, el *Trece* bordaba estelas entre España y América. Llegó la Gran Guerra y el *Trece* siguió navegando. El 2 de febrero de 1915 entró en Santander y amarró en su boya de fondeo. Iba a ser su última maniobra. A las nueve de la noche del día 5, el *Trece* empezó a tocar su sirena con insistencia primero; la llamada se iba haciendo angustiada. Cuando en el *Bustamante*, vaporcito de los prácticos, embarcó el segundo comandante de Marina don Julio Gutiérrez y los prácticos don Germán del Río y don Juan Orizaola, el *Alfonso XIII* escoraba visiblemente a estribor.

En el *Auxiliar* de la Trasatlántica embarcó el capitán don Luis Sopelana y el inspector don José Campón. Pronto quedaron al costado del correo y en seguida el cortejo se aumentó con el *Cuco* y una pareja.

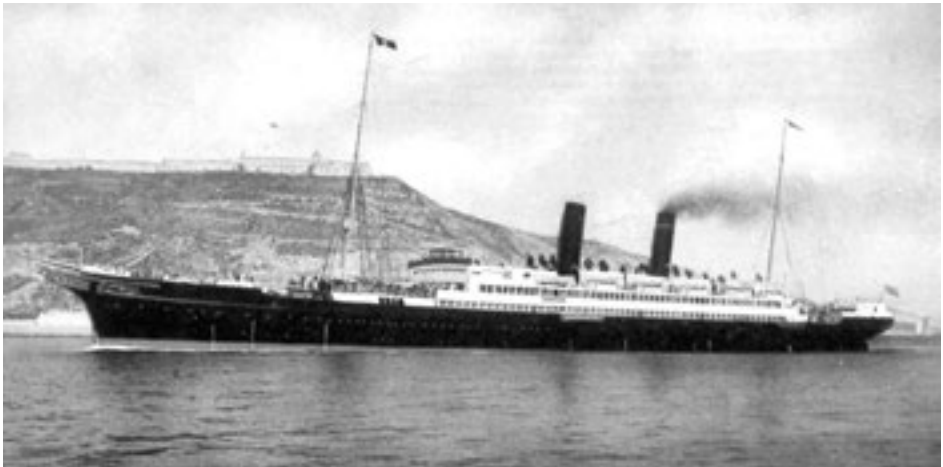
La bodega II se inundaba rápidamente. A las diez de la noche, el barco zozobraba irremediamente. No quedaba otra cosa que salvar a los cien tripulantes; algunos de ellos se tiraron al agua. El primer oficial don Manuel de la Brena y los de guardia, el tercero señor Ibarnegaray, el agregado, el cuarto y el quinto maquinistas, abandonaron finalmente. A las diez y veinte el *Alfonso XIII* en un gesto suicida se acostó definitivamente sobre su costado de estribor y desapareció bajo las aguas, mientras descubría el rojo escandaloso de sus fondos, trazaba sobre el oleaje del sur en la bahía las estelas de sus mástiles acuchillando la mar; y la chimenea prócer se ahogó en su inmenso trago amargo. El fondo breve del fondeadero de la Osa fue la sepultura del *Alfonso XIII*, tan solo a unos cables de la del *Cabo Machichaco* y a veintidós años de distancia.

La Canal quedaba expedita a pesar de todo y el *Alfonso XIII* enseñando a la bajamar el lomo alargado de su costado de babor. Después, vinieron las discusiones sobre el cómo y el cuando. Finalmente el *Trece* se abandonó y

concluyó en la vulgaridad de un lento desguace submarino.

El homenaje de la Marina Mercante española a través de la Trasatlántica a la egregia persona del que había de ser último Monarca, se perpetuó a través de otro correo: el *Vasco Núñez de Balboa*.

El nuevo *Alfonso XIII* había sido construido en 1891 por los mismos astilleros que lo habían sido del primer *Alfonso XIII*: Denny & Brothers. Desplazaba 8.062 toneladas, registrando 7.796 con 160 metros de eslora y de apariencia más moderna que su antecesor. Tenía dos palos y dos chimeneas en caída y se construyó con el nombre de *Scot* primero y *Orcades* más tarde para la Bermuda Atlantic.



*El segundo Alfonso XIII. Vapor correo de la Compañía Trasatlántica*

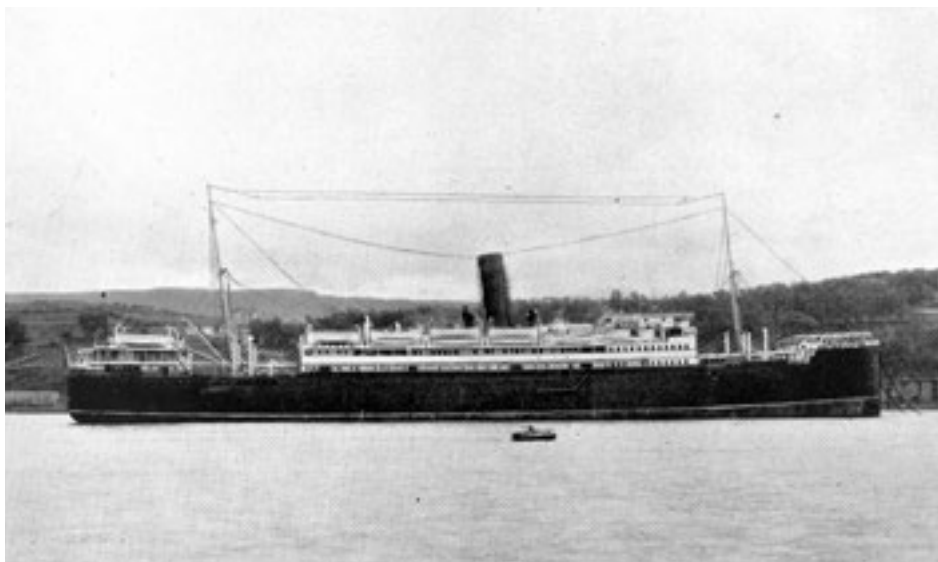
Cuando lo compró la Trasatlántica lo rebautizó *Vasco Núñez de Balboa* y conservó este nombre hasta la pérdida del primer *Alfonso XIII*. Su aspecto externo era muy similar al tercer *Alfonso XII*, el antiguo crucero auxiliar *Meteoro*, que había comprado el gobierno español a Alemania en los días amargos de la guerra de Cuba.

En 1917 se puso la quilla en la Naval de Sestao al tercer y último *Alfonso XIII*, gemelo del *Cristóbal Colón*, primeros barcos de la Trasatlántica con popa de



crucero. La vida del último *Trece*, con la de su hermano el *Colón* en la línea de Cuba y Norteamérica, es una continuación de la del primero, manteniendo el leit motiv de la llegada y la salida de los correos españoles en nuestro puerto, en dura competencia ya con la crisis y las líneas inglesas, francesas, alemanas y holandesas.

Un día el último *Alfonso XIII* dejó de serlo para convertirse en el *Habana* y poco después llegó la guerra.



*El tercer Alfonso XIII. Vapor correo de la Compañía Trasatlántica*

Cuando al fin volvió la paz, un incendio borró de raíz la traza familiar de nuestro último *Trece* que se transformó en un gran mercante.

Y así navega con algunas diferencias de silueta introducidas posteriormente en astilleros españoles y norteamericanos.

Los tres *Alfonso XIII* de la Trasatlántica llevan enlazado en el recuerdo de sus singladuras todo el despertar pujante de nuestro puerto y nuestra ciudad.

Cuando la Trasatlántica era una de las grandes navieras del mundo y Santander era el tercer puerto de España, reinando el décimo tercero de los Alfonsos -amigo auténtico de Santander- que llevaba en su cifra la inquietud supersticiosa de la desgracia presentida.

La llegada del *Alfonso XIII...*, la salida del *Alfonso XIII...*, y en la plenitud del puerto, cuajado de vapores, Santander iba creciendo.



## 5.- UNA SANTA MÁS

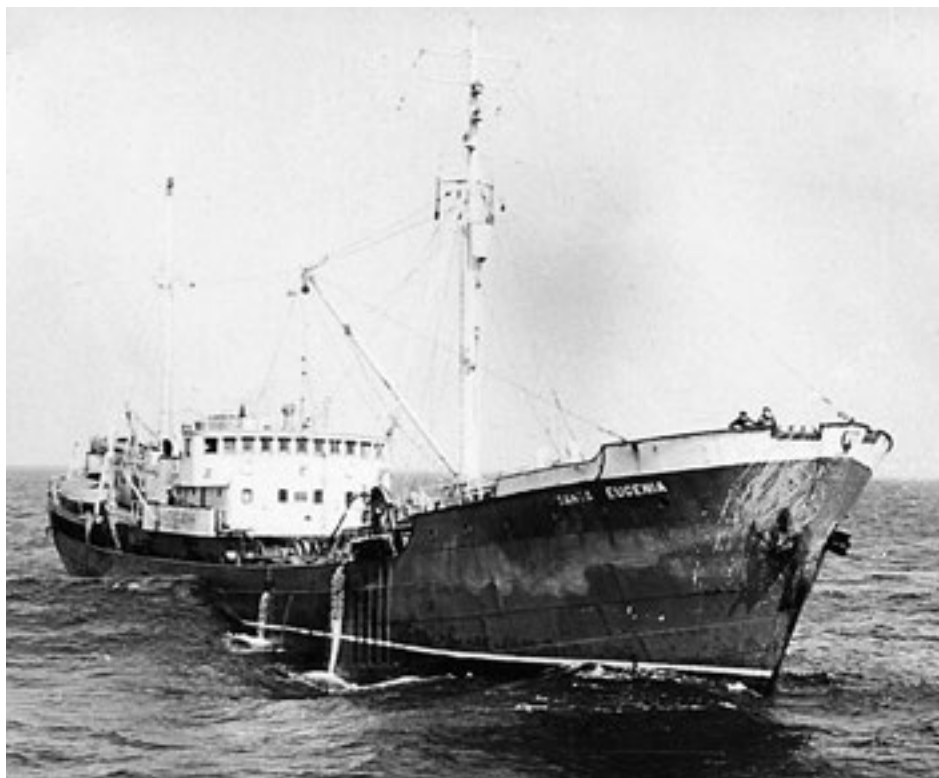
*Diario Alerta, 13 de octubre de 1950*

El anuncio de la llegada al mundo de un barco más, es un penoso ineludible deber a consignar en los ecos de la sociedad marítima. Y es penoso porque la alegría de la nacencia, igual que en los bautizos de los hombres, está siempre empañada por esa incógnita seguridad del sufrir y de la muerte. Una vida, en la vida, será una serie de sinsabores salteados de breves goces, para terminar un día brusca y trágicamente; y si se pesara lo que puede esperar el neófito de bueno y de malo, acaso más le valiera no haber nacido, mal copiando al Evangelio.

Cuando se botan los barcos, tienen ante la proa abierto un cuaderno de bitácora, ¿de cuántas singladuras?, a llenar de acontecimientos casi siempre ingratos.

De un bacaladero aún podría decirse mucho más, asegurándole anotaciones con todas las furias desatadas del Atlántico Norte. Probablemente su vida financiera –que no es su vida precisamente– será fructífera para la empresa armadora. Pero su vida propia, la de su alma de barco, va desde la grada marcada con un signo poco grato: ha nacido para bregar en los grandes bancos. Hay quien nace para millonario y quien nace para barrendero; quién nace en la tundra o en el Sahara y quien nace en un comfortable hotel de la Costa Azul. Todo es cuestión de predestinación.

El *Santa Eugenia*, se columpia sobre el nordeste azul, orgulloso de su primera pirueta. Aún está inocente de las malicias de la mar y se deja lamer en las aguas inquietas y abatir, inconscientemente del viento, en la lasitud del bostezo de su casco desentumecido.



*Bacaladero Santa Eugenia de PEBSA*

De estos años embrionarios y de los meses que aún le restan de lactancia, se acordará muy mucho. Porque aquí, de vez en cuando, tenemos el cielo sin nubes y podemos ver unas pocas estrellas. Pero en el Flemish Cap o en la Tour de la Balleine, la niebla cierra de gris los espacios con buen tiempo y las nubes preñadas de negro se amontonan a la altura de la galleta de los masteleros, cuando se sueltan los oestes y noroestes arbolando mares de diez metros.

Esa ostentosa pintura de grises y blancos –pañales primorosos para la ceremonia del bautizo– la adivinamos para entonces con solo entornar los párpados de la imaginación, convertida en un caprichoso “camouflage”

de roña, hielo y salitre, envuelto en rociadas de espuma, o reposando brevemente en las angosturas de Saint John's, la ciudad del frío y de los aduaneros con alma negra, poblada de cafetuchos inmundos con "vedettes" que blasfeman en español y noruego, con prodigalidad y pronunciación asombrosas.

El *Santa Eugenia* será un barco marinerero, porque la escuela que le aguarda es la más dura al alcance de nuestro pabellón. De allí se vuelve doctor en mares o no se vuelve. Entretanto llegan las horas de verdad, en Puertochico puede disfrutar de esta felicidad de la niñez pacífica.

Debiera haber un alma caritativa que se lo advirtiese al oído de sus imbornales, porque le va a suceder igual que a los hombres: no va a darse cuenta de que únicamente ahora puede ser feliz, y cuando empiece a meditarlo dejará de serlo. Es entonces demasiado tarde.



## 6.- NUESTRA TRASATLÁNTICA

*Diario Alerta, 19 de noviembre de 1950*

Desde que la canal empezó a replegarse a sus justos límites y los muelles se acercaron a las naves fondeadas, mientras las últimas fragatas se iban haciendo raras entre los vapores aparejados aun con jarcia velera de respeto, en la familia náutica, más rica cada vez de contraseñas y tonelaje, había galgos de chimenea negra y proa de violín que pronto se hicieron consustanciales a la vida progresiva entonces de nuestro puerto.

Los correos de la Trasatlántica española, en torno a los que giraba toda la inquietud emigrante, comercial y marinera de la provincia, llegaron a ser la institución clásica que emparentaba al núcleo de población terrestre, ajeno a la vida marítima local, bien escaso por cierto, con la más honda raigambre naviera y colonial.

Los correos llegaban –palos altísimos y cruzados, cubiertas de paseo de candeleros leves y puentes de cenefa descubiertos– y las máquinas del reciente muelle de tablas contemplaban la transfusión viva del alma de un pueblo volcándose a través del charco en el esfuerzo de la última etapa –la más ardua y eficaz– de la resurrección y conquista espiritual de un continente.

Los correos españoles iban tomando solera, y la Trasatlántica se rodeaba de ese sabor tan particular, ajeno y por encima de las acciones y balances de la sociedad, que perfuma a las grandes y viejas navieras europeas –la Cunard, la Norddeutsche, la Mala Real...– y que las da un aliento de vida perenne y una personalidad inconfundible e imborrable. La contraseña azul del círculo blanco y las chimeneas negras –seriedad sobria, solemne y elegante– presenciaba el auge mariner y fabril de nuestro puerto.

Un día, al entrar un correo se cruzó de vuelta encontrada con un vapor con la matrícula blanquirroja izada a tope –habían empezado las navieras

montañasas- y se estremecieron de quilla a perilla las dos moles de hierro en un saludo cordial de presentación marinera.

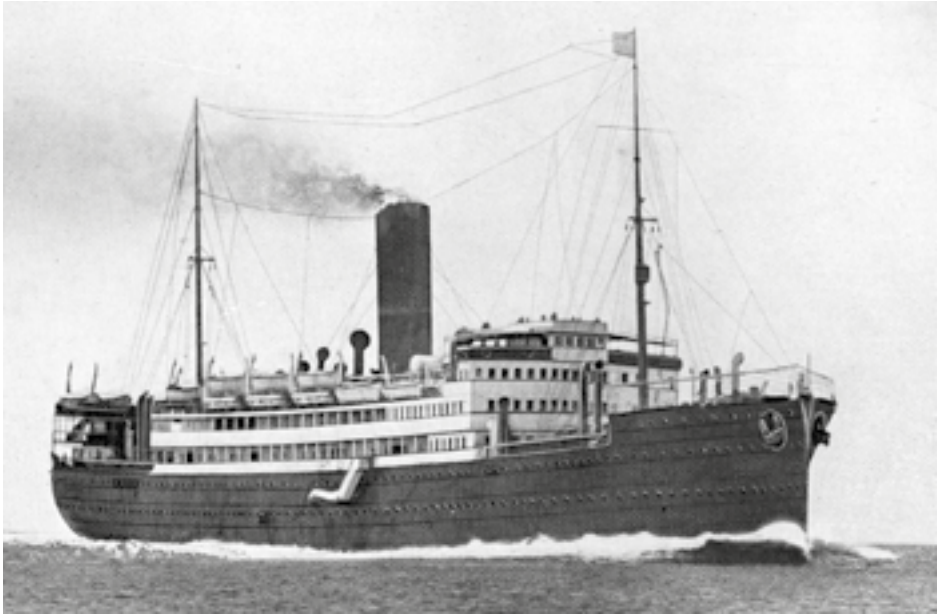
Los barcos de la Traslántica ya estaban ligados a la historia de Santander. Un día fue lo del *Machichaco*, otro el final y el epílogo de la guerra colonial con sus tristes grandezas y sus grandes tristezas, luego el *Alfonso XIII* iniciaba una catastrófica pirueta y se acostó para siempre un anochecer sobre la suevo almohada del fondo de la bahía.

Y así fueron pasando años y más años. Las generaciones de los barcos de la Traslántica, la nieta sobrenatural de las generaciones de marinos montañeses, iban sucediéndose sobre el azul dudoso de nuestras aguas, que ya conocían los progresos alarmante de las naves trasatlánticas holandesas, francesas, inglesas, alemanas...

Vino una guerra y una paz crítica con quiebras y muerte en los negocios. España se iba quedando rezagada sobre las aguas y fue condenada nuestra flota mercante a navegar por la estela que dejaban tras sí los demás pabellones. La Traslántica fue replegándose en los mares, y al llegar la hora turbia de nuestra guerra civil, aún se activaba la alegría de nuestros muelles con el relevo incansable – popas de crucero y pitadas graves y solemnes – del *Colón* y del *Trece* (entonces ya absurdamente *Habana*).

Y volvió la paz. Nos habían abandonado. El *Cristóbal Colón* se quedó perdido en el laberinto diabólico de las Bermudas, y el *Habana*, maltrecho y reparando en Bilbao.

El único recuerdo de la Traslántica era el *Mogador*, correo en miniatura, vulgar costero a la sazón, que no faltaba a la cita de las arribadas forzosas invernales con el empaque y sello señorial de las naves que han pertenecido a nuestra Compañía. Y un gánguil de la Junta, podrido de viejo en el Cuadro, el *Astillero*, que fue el primer barco construido en los astilleros que fundara la Traslántica en Cádiz a primeros de siglo.



*Vapor correo Cristóbal Colón de la Compañía Trasatlántica*

Aún quedaban dos correos, el *Magallanes* se rescató en Turquía, y un día con una sola chimenea pintada en crema con la contraseña, se incorporó con el *Comillas* a la línea de Norteamérica. Así, con esta extraña facha lo vimos una tarde atracado en la vieja machina de los trasatlánticos, casi exactamente donde hoy nace el muelle de Bloques.

Después otra guerra, y ahora vuelta a la normalidad. El “rittornello” del *Colón* y el *Alfonso XIII*, ha sido reemplazado por la metódica alternativa del *Magallanes* y el *Marqués de Comillas*. Y como el veterano *Astillero* se marchó de la dársena y se transformó en un elegante carbonero *Mina Cantiquín*; y el *Mogador* se bajó a las aguas del Estrecho a estibar estraperlistas desde Málaga a Ceuta y Larache, nos ha dejado para el consuelo la Trasatlántica la mejor de sus reliquias el *Manuel Calvo*; esa pieza del museo de la marina romántica que se muere de pena y olvido en el calor del recinto apacible de nuestra bahía, emparentada un siglo al flamear de la contraseña azul con disco blanco.





## 7.- LOS CANADIENSES

*Diario Alerta, 8 de diciembre de 1950*

El cataclismo portuario que la guerra trajo a nuestras aguas ha sido de tales proporciones, que ha hecho variar la tónica de nuestros muelles de una forma plenamente radical. Y ya no vamos a lamentar la ausencia de cargamentos y mercado de fletes, ni llorar la esterilidad prematura de nuestras minas –el dorado rojo más que fugaz– ni soñar con las escalas trasatlánticas de los correos holandeses, las visitas de paz real de las escuadras extranjeras o la inundación de turistas baratos en cruceros de verano. Para valorar esta mutación absoluta del puerto no es necesario buscar ausencias, siempre dolorosas, que nos reaviven el recuerdo de los tiempos idos (¡bravo refrán por esta vez!).

Se nos marcharon todas las contraseñas amigas, y para que no quedasen dudas del final terminante de toda una época con su estilo, su vida y sus barcos, al llegar los días medrosos de esta menguada segunda parte con su cortejo de trabas y lentitud desesperante, van apareciendo despistados, esporádicos, espantados sin duda del vacío desproporcional del escenario de nuestra bahía, los nuevos viajeros del mundo, que ignoraban la existencia de nuestros puertos y solo conocían de España la bruma traidora del Cabo Villano en sus pasadas de refilón por nuestras costas, y el panegírico gracioso de las agencias de prensa extranjeras.

Y ya tenemos ahora el dato curioso, mejor aún, el símbolo demostrativo de este vivir distinto que apenas se empieza a despertar por las machinas. El pabellón canadiense, prácticamente desconocido en nuestras aguas, comienza ahora a prodigarse con la relatividad impuesta por la tenaz escasez del momento.

Pero no olvidemos que del imperio británico ya solo quedan recuerdos y que el Canadá es hoy una potencia marítima de primer orden. A la “red ensign” de la omnipresente British Mercant Navy le ha nacido un escudo abigarrado y ha dejado de ser inglesa, y esta vez en serio.

Es un competidor muy peligroso esta joven marina canadiense, con muchos y buenos barcos, que han asimilado bien toda la magnífica solera naval de sus maestros y antiguos amos los ingleses. Es importante esta huida hacia América de la vieja salsa marinera de Europa, y nos duele en este puntillo de solidaridad continental la novedad del antiguo pabellón inglés con aditamentos nuevos.

Si bien es cierto que, en estos buques canadienses, los Liberty, que prodigaron en la guerra aquellos astilleros en pugna con los del coloso de las barras y estrellas, hay un sello especial.

Los Liberty canadienses son diferentes de los Liberty norteamericanos. Son más clásicos, más europeos; conservan el reparto de su silueta dentro de unas líneas ortodoxas y su casco se ufana con el rosario múltiple de remaches aprisionando las cuadernas. En la fiebre de las velocidades en grada, los canadienses aún muy cerca de Europa, desdeñaron las temerarias locuras de los cascos Liberty del Tío Sam de los que se perdieron muchos, quizá porque se lanzaron a la mar muchos más. Acaso los nuevos británicos pensarán que cuando llegase la paz sería mejor que hubiera la menor cantidad de malos a flote.

Pero mientras empezamos a ver atracados a nuestros muelles Libertys ex americanos vendidos hasta al propio demonio, los canadienses que entran aún llevan la matrícula de Montreal.

En este aburrimiento forzoso tenemos tiempo para pensar sobre ello, mientras hacemos votos porque vengan siquiera de vez en cuando.



## 8.- *TORRAS Y BAGES*

*Diario Alerta, 17 de diciembre de 1950*

Hacía bastante tiempo que el *Torras y Bages* no venía por Santander, y nos ha sorprendido con su duro peregrinar invernal macheteando nortes de proa y a lo largo de la costa de Portugal y deshilvanando la peligrosa urdimbre de los faros gallegos hasta remontar la Estaca. Con un ligero resuello, que tomó de descanso, al socaire de las Cíes, se nos llegó a reposar sobre el gris verdoso de la bahía difusa de contornos helados en estos días con temporal del primer cuadrante.



*Vapor Torras y Bages de la Compañía Trasmediterránea con la contraseña de Naviera Morey*

Y aquí lo tenemos repleto de esa tranquila mansedumbre –la modestia del héroe– que estilan por las juntas de las planchas los cascos viejos al regreso del último de sus penosos viajes. Lo pasado, pasado. De los tiempos dejados por la popa solo queda el recuerdo, si queda, en forma de unas cifras bailando en el encasillado del Cuaderno de Bitácora. El número de hojas en blanco y lo que ha de escribirse en las que de ellas se rellenen, es del gran secreto de Dios en la vida de las criaturas.

Porque, aunque en esto del vivir no hay fechas ni edades viejas, se piensa lógicamente que, remontando el Cabo de Buena Esperanza, los días van a menos con prisa.

Ya solo son dos, dos venerables reliquias, los cargueros puros que le quedan a la Trasmediterránea: el *Torras y Bages* y el *Jacinto Verdaguer*. También hay otro más, el grandullón ex alemán *Generalife*, pero tiene la chimenea pintada de amarillo, esto es, se ha pasado al bando de los correos. Con la chimenea, la parte más noble estéticamente del barco, pintada en negro y franjeada en rojo solo quedan ellos. Hace unos veinte años aun eran legión los “ríos” que barajaban el cabotaje y aun gran parte de los correillos conservaban igualmente el hábito negro en sus cascos y chimeneas.

Pero los “ríos” desaparecieron, y entre ellos el *Río Besós* ex montañés *Peña Sagra*, con la sola excepción del *Río Francolí*, y éste y los correos cambiando el tono de su ropaje por la euforia desbocada de esmaltes blancos y amarillos.

Sin embarco el *Jacinto Verdaguer* y el *Torras y Bages* persistieron, amparados en su despreciable condición de seudotramps, con su atuendo a la antigua y su facha original y personalísima. El *Jacinto* es casi el único milagro español de proa de violín (desguazado el *Ruda* y mutilados sacrílegamente el *Petrolea* y el *Astur* con absurdas reparaciones).

El *Torras* con su amplio castillo que se extiende hasta la bodega del 1 y su palo mayor adosado al alcázar, conserva una silueta inconfundible y única en toda nuestra marina mercante. Los modistos de la arquitectura naval, los suecos, lanzan ahora como ultimo alarido de sus motonaves epatantes, eso del castillo corrido hasta el trinquete que arrastra el *Torras* con sus cincuenta años. ¿No quisieron los parisinos volver a la moda femenina del polisón y la falda larga?.

El *Torras* va a tener unos días de descanso en la suave prisión de sus amarras encapilladas a los norays de Maliaño. En su ya vacilante memoria de anciano, quizá le refresquen las estampas de los últimos días la guerra de África, cuando convertido en transporte, se dedicaba a trasegar cargamentos de hombres y pertrechos, porque también en Santander hubo algo de aquello.

La visión que trae ahora de África es totalmente distinta. El cansancio de sus andanzas es exclusivamente marineró. En la opacidad gris de estos nortes invernales con bambalinas de nieve sobre la cordillera y rachas secantes de frío, medita el *Torras* sobre la dureza del Cantábrico, entregado displicentemente a la voracidad de las grúas terrestres, que se han propuesto acabar enseguida con la tranquilidad de su sueño, para echarlo de nuevo a la mar a prolongar la lista de su medio siglo de brega náutica.



## 9.- AVERÍAS

*Diario Alerta, 30 de diciembre de 1950*

La estética de los buques se rompe en lesiones desgarradas por la proa las más de las veces. Los branques pagan con su mutilación las locuras de los avantes libres con niebla, y la confianza extralimitada en las maniobras y los descuidos del telégrafo en la maquina. Con una modesta arrancada, el golpe brutal tritura planchas, cuadernas y roda, y en un instante el rostro noble del buque queda deformado, desfigurado, en carne viva el bruñido de sus hierros retorcidos hasta lo inverosímil. Pero estos desmanes náuticos son trágicos y aparatosos, no solo en sus efectos, sino en su majestuosa preparación solemne. La inercia lenta, titánica y avasalladora permite unos segundos angustiosos e impotentes, para presentir el final de la arrancada.

Y así pasean por los siete mares tantos barcos, sus bulbos abollados y sus tajamares maltrechos, pidiendo un comentario de conmiseración ante su dolor de mutilados. Las grúas de los puertos y los cintones de los muelles saben en su propio ser del estrujón violento de las moles de acero que se atracan lentas, inexorables, pulverizando defensas en su abrazo entre crujidos y estrépito.

Pero las machinas son más sufridas y pacientes que los hombres; ellas no se quejan del maltrato, y muestran sus desgarros con la naturalidad sencilla de los buenos, sin estridencias ni patente de mártires. Son los hombres los que revuelven con fruición en las heridas, buscando el germen supuesto causante del percañe; y entonces – siempre aparece alguien para cargar con la culpa – arrojan sobre él toda la bilis de la envidia y el rencor que por desobediencia divina nos profesamos los humanos.

Los capitanes o los maquinistas, los prácticos o los pilotos..., a veces los armadores, son los ineptos, los únicos responsables de aquel desaguisado; quizá para que se hable de ellos, siquiera una vez en la vida, es necesario que su barco sufra la desfortuna de un percañe; entonces recogerán el fruto

que produce el amor del prójimo; ese prójimo cuanto mas inútil y ajenos a la mar, mas mordiente y cruel, convertido en anatema, mientras se dogmatizan maniobras impecables con la cucharilla y el terrón de azúcar sobre el mármol.

Los barcos se rompen, se van a las peñas o se pierden, porque ese es su propio y natural destino; y los que les rompen o los pierden son los marinos, naturalmente, no los boticarios. Lo mismo que son los médicos los que matan a los enfermos, porque todos los hombres nos estamos muriendo a pesar de ellos.

Aun tenemos fresca la visión de la lacerante herida que se ha causado al *Monte Amboto* en nuestras aguas; su airosa roda convertida en un amasijo de acero y oxido –huesos y sangre– mostrando las entrañas del mamparo de colisión, nos ha hecho apartar la mirada con un escalofrío de horror y dentera.



*Motonave Monte Amboto de Naviera Aznar*

Nos suponemos que a la llegada del *Monte* a casa, se habrá levantado un revuelo de críticas. (¡Sí hasta se criticó del submarino *C-4*, perdido en las anteúltimas maniobras!).

Parece más fácil y descansado un comentario espontáneo y piadoso al casco lesionado, con dolor por la profanación estética, sin mezclar en él las debilidades de las gentes, sin señalar con el dedo.

Pero eso sería mucho amor a los barcos y a los hombres.





## 10.- LA PRIMERA BANDERA ALEMANA QUE HA ENTRADO EN NUESTRO PUERTO

*Diario Alerta, 10 de marzo de 1951*

Ha llegado otro "chinche", el último "chinche", y ha levantado gran revuelo en el mundazo terrestre de la ciudad. A nosotros ya no nos coge de sorpresa. Lo estamos viendo llegar desde hace un año (ahora lo hace casi exactamente), y ya entonces dimos la voz de alarma. Alemania, revolucionada con las últimas modas extravagantes norteamericanas, (¡qué difícil resulta el ser vencido con serenidad!), nos ha pretendido epatar con una serie de engendros navales compendio de aerodinamismos y de ecuaciones archieconómicas, con el fijo objeto de remantener, a costa de todo, su línea de carga general por las costas de Europa.

Y lo está consiguiendo. Un país sin cargas sociales, casi sin precios en la mano de obra y con magnífico tesón de reconstrucción naval, con ese sentido naval heterodoxo que es condición peculiar de los germanos, muy buenos marinos a pesar de todo, está intentando desplazar a las restantes líneas europeas del comercio regular de carga general.

### *COMPETENCIA JUSTA*

Todo es cuestión de sustituir la mano de obra con los últimos adelantos navales, de perder inicialmente varios millones, y de que los oficiales (mercantes y de guerra mercantizados) con la mano negra del hambre al cuello, se resignen a tesar estachas en la maniobra. La competencia no es muy leal, pero es justa, y además es la única puerta de escape que le ha quedado a Alemania, derrotada exclusivamente por su terrestrismo crónico y su visión homeopática de la guerra marítima.

Aquí nos embobamos con las líneas audaces y seguimos boquiabiertos..., y con las manos vacías. Con cascajos de cincuenta años y cuarenta y tantos

hombres de tripulación, con horas extras, sobordos y montepíos a tope. Así lo requieren los más elementales deberes de fraternidad humana, pero, ¡cosa admirable!, al parecer no rezan para los vencidos y los poco escrupulosos que se acogen al cómodo tapadillo de los pabellones absurdos. Mal se está poniendo este negocio –fabuloso según dicen tierra adentro– de las navieras. Estos problemas son lo que debiera conocer el mundo cándido de secano.

### *LA PRIMERA BANDERA ALEMANA*

Todos se han pasmado con las chimeneas exageradas y las comodidades de relumbrón. Pero pocos se han fijado en un dato muy significativo a la llegada del *Hércules*. En el *Hércules*, al tener a su través la punta del puerto se ha izado, por primera vez desde antes de la guerra en nuestras aguas, la bandera alemana.

Una bandera alemana un poco postiza, pero alemana al fin. Desde que el antediluviano *Elisabeth* entró con chatarra en febrero del año pasado, todos los que nos han visitado han venido arbolando a popa la insignia que los vencedores impusieron. La letra C del Código Internacional, corneta en vez de cuadra, para su mejor reconocimiento: azul, blanca, roja, blanca y azul en franjas paralelas...

Todos los marinos germanos estaban esperando la hora de que los levantaran el castigo; por eso llevaban los colores provisionales impresos en una plancha fija sobre el asta, pero conservando la driza para los colores prusianos en el día en que llegara el radiograma de amnistía. Y ese día ha llegado con remembranzas de la anterior postguerra, porque la bandera que desde el día 24 de febrero pueden arbolan los barcos de la Alemania Occidental es la de la Constitución de Weimar, la republicana, negra, roja y amarilla, a la que nunca fueron muy devotos los hombres de la mar que, lejos de los problemas políticos, viven estrechamente emparentados al lenguaje de las banderas y contraseñas.

A la sombra mezquina de la bandera de Weimar empezó, hace treinta años, su esfuerzo para la recuperación, y parece que la historia quiere volver a repetirse.

Más valiera no llegar al epílogo, porque solo los hombres tropiezan.



## 11.- EL BARCO QUE HA LLEGADO CON TRIGO

*Diario Alerta, 18 de abril de 1951*

Ya tenemos, por fin, aquí al barco del trigo. El *Monte Oiz* hizo su aparición con desgana, aburrido de agotar demoras en los puertos franceses, y con poco más de media carga. Por esta razón, el *Monte Oiz* no ha entrado en carácter, y es que la nota peculiar de los dos grandullones de la serie O –el *Monte Oiz* y el *Monte Orduña*– es la estilización desproporcionada de su silueta cuando navegan con el agua a las marcas de verano, apenas si ofrecen dos metros de obra muerta sobre su flotación. Y se entierran en el seno de las mares que barren la cubierta corrida con una facilidad pasmosa.



*Vapor Monte Oiz de Naviera Aznar*

Malos barcos para la mar son esta pareja de gigantes de nuestra achacosa flota mercante. Fueron construidos en Inglaterra, en el año 1922 para una naviera holandesa, que los pensaba dedicar a la carrera de las Indias; entonces se llamaban *Schiehaven* y *Delfshaven*.

Antes de su primer viaje los compró sir Ramón, y fueron entonces el *Agire-Mendi* y el *Ariaga-Mendi*. Dos guayabos flamantes en el prolífico rebaño bilbaíno de Sota y Aznar.

Por aquellos sus verdes años, eran barcos de patas, como se dice en la mar. En los cajones de la mesa de cartear del *Orduña* hay diarios viejos con singladuras de hasta trece y catorce nudos. Pero de eso ya no queda más que el recuerdo. Los apuros de la crisis los apagó una de sus tres calderas que devoraban fuel-oil, y la guerra después, los racionó a carbón con su igualitarismo implacable, los condenó a las fatigas desiguales del horroroso carbón asturiano, como el último “candry” del siglo pasado.

Los dos O habían dejado ya de ser unos señoritos del mar; con muy pocas cosas buenas, y muchos defectos a flor de piel. Porque se empezaron a acostumar a andar ocho millas con mar bella y, francamente, no compensaban así la pesadilla de sus cubiertas, convertidas en playas batidas y su centro en una piscina espumeante, en donde los tripulantes se dedicaban al bonito deporte de jugarse a cara o cruz un peligroso sustento.

Los dos gemelos gastaron pródigamente su vida de guerra en el “tiovivo” desesperante de los viajes a Rosario y Bahía Blanca, mientras duraron los días grises. Después, las escapadas esporádicas a Norteamérica (retorno embarullado al fuel-oil), y luego al nitrato de Chile. Ahora ya están a lo que sale, porque con todas estas cosas ya se habían olvidado de su auténtica condición de ratas internacionales al tramping de puerto a puerto, y esta es la prosa de su vida auténticamente errabunda, de nacimiento.

Así son estos de la O, con su silueta rasa y pobre de superestructuras, persiguiendo y clavando mares con la proa afinada desde el dos. Y qué poca gracia tienen estas rarezas que hay que aguantar a los barcos viejos y con resabios.

Pero son muy buenas las nueve mil toneladas de sus cinco bodegas, ahora que nos hemos quedado en “tramps”, como vulgarmente se dice con lo puesto.



## 12.- ESCUELAS DE VELA

*Diario Alerta, 8 de junio de 1951*

Uno de los pequeños problemas de los que los técnicos navales hacen castillos ha sido y, algo pasado de moda, sigue siéndolo el de dilucidar la preferencia del velero como buque escuela en las distintas Marinas del mundo. Unas lo rechazaban de plano, Inglaterra, Francia y el Japón por ejemplo; otras lo conservaban, como Italia, Dinamarca y Alemania. Después de la guerra, los Estados Unidos, amos de la mar, en absoluto ya que instruían a sus guardiamarinas y marineros en buques de la escuadra, y se han asignado para el Coast Guard, en el reparto de los restos de la flota germana, el hermoso brikbarca *Horst Wessel*, que hoy es el *Eagle*.

En la modestia forzosa de nuestra Armada se siguió el parecer del barco velero con el *Galatea* y el *Juan Sebastian Elcano*, sucesores de la *Nautilus*, pero mientras el *Galatea* y la *Nautilus* eran auténticos veleros mercantes transformados, el *Elcano* nació moderno buque escuela genuinamente velero, con su horrible aparejo, tormento caprichoso de los clasificadores de buques de vela. Cuando el *Juan Sebastian Elcano* se botó ya se habían puesto de moda los barcos escuela que sirvieran, además, para algo seriamente positivo. En Francia se estaba terminando el crucero *Jeanne D'Arc*, Alemania navegaba con su crucero *Karlsruhe* y, siguiendo este criterio, la Argentina encargó mas tarde a Inglaterra el suyo *La Argentina*.

Más que los razonamientos de valor pedagógico o de entrenamiento pesaban las cifras de los presupuestos seguidas de ceros y ceros en proporciones escandalosas. Unos pensaron: si tenemos que hacer un barco escuela y queremos seguir siendo algo en la mar hagamos un útil barco de escuadra con cruce de escuela. Otros se asustaron de los millones que costaban los cruceros y se decidieron por lo baratito. Y casi todos aprovecharon lo viejo bueno (acorazados), para desempeñar, además, estos ministerios. Francia

tenía el *L'Ocean*, Argentina el *Pueyrredon*, Estados Unidos el *Wyoming*, Alemania el *Schleswig-Holstein*, Inglaterra el *Iron Duke*...



*Buque escuela Galatea de la Armada Española*

Si es o no conveniente el que los hombres hagan filigranas en los marchapiés y se acostumbren a bracear y aferrar trapo, en definitiva son razones secundarias sometidas a la tiranía de la carrera creciente de los precios, esta maldición moderna que nos ha ido arrancando de la mar aquellas escuadras de principios de siglo, cuando Inglaterra contaba sus acorazados por docenas y hasta España, después de su desastre naval, se permitió –hoy inconcebible– de tener los tres dreadnoughts mas pequeños del mundo.

Al margen de si convienen o no convienen, de si el radar o los flechastes, los que vamos por las machinas tenemos que alegrarnos de que siga esta pugna por la enseñanza naval velera; porque de vez en cuando nos proporciona el plato extraordinario de la llegada de una de estas auténticas cosas raras

de la mar. Ya se nos iba olvidando el aparejo de cruz que desde antes de la guerra, con excepción de este *Galatea*, no habíamos vuelto a ver; porque los veleros portugueses *Milena*, de cinco palos, y *Anfitrite Primeiro*, de tres, y los españoles *San Estanislao*, *Industrial*, *Faro de Cullera* y *Costa de Marfil*, que han recalado en estos últimos años, no han pasado de vulgares pailebots.

Nuestros recuerdos de las barcas alemanas y las fragatas noruegas han quedado demasiado borrosos. El gran José del Río, nuestro Pick, dijo una vez que las velas eran como el latín y el griego de los mares, porque con ellas se habían escrito las obras clásicas de la navegación.

Pero lo malo es que el latín y el griego son hoy lenguas muertas...



## 13.- MÁS COSAS DEL *PINZÓN*

*Alerta, 26 de junio de 1951*

El barco que más navega de toda nuestra Armada es un santanderino adoptivo, el *Pinzón*. Los lunes mañaneros, cuando la ciudad se despereza sacudiendo en un bostezo el último recuerdo perezoso del domingo, la sirena atiplada del *Pinzón* llama a la lancha de práctico con dos penachos de algodón nervioso abrazando la chimenea. El *Pinzón* desatraca del muelle de la Sanidad con la sencillez rutinaria de cualquier costero y en los pocos minutos que tarda en arriar o izar tres banderas está en franquía presumiendo de línea al través de los muelles, que lo ven zarpar con el difuminado suave de la calima y el sol bajo, antes del salto al nordeste.

El *Pinzón* deja un hueco, un estupendo hueco, para los barcos del comercio, que siempre tienen prisas de magnífica paz, y se larga cuatro días de picos pardos desde Cabo Peñas a las “banchas” de Pasajes, en un monótono cabotaje de ir y venir con aire de centinela fusil sobre el hombro. El viernes o sábado, a más tardar, ya está de vuelta encontrada en el horizonte minúsculo de la boca del este. El domingo lo hizo el Señor para descansar, y el *Pinzón*, el barco de guerra que más navega en España, guarda el precepto en nuestras aguas con escurpulosidad simpática.

A veces la “excursión” pasa del meridiano seis, dobla la Estaca y Ortegal, y la Candelaria y el Prior..., el *Pinzón* llega a El Ferrol y se toma una dosis de carácter a base de inyectables militares en el regusto peculiar de la Capitanía del departamento.

Porque a los barcos destacados en Santander se les va pegando insensiblemente la sencillez pacífica y despreocupada de nuestro garbo comercial; y hasta la gente les pierde ese respeto inicial de que llegan rodeados, cuando lo hacen de paso los barcos de guerra. Entonces el *Pinzón* medita, se enfada, levanta presión en serio, tiznando de humo denso



los aleros de la Comandancia y se larga a El Ferrol para volver al cabo de una temporadita excepcional con su empaque de autentico “capital ship” de juguete, para hacer de sheriff bonachón en este patriarcal sector del Cantábrico: y cuando enfila por entre boyas parece que saca brillo a la estrella con el revés de la manga de la cazadora a cuadros.

Es un santanderino adoptivo este *Vicente*, y con todos los honores. Aquí nos gustan los barcos bonitos, que no en balde tenemos solera de escuadras con engalanado general, e insignias reales de todos los colores del globo. Somos un poco escogidos en esto del catar barcos, y por eso a este cañonero, peón decoroso del paisaje dominguero de nuestra bahía, lo hemos dado el placet de corazón, sinceramente. Por lo menos es decorativo.

Y yo no sé porqué me enfado conmigo desde que dije alguna cosa de él, allá por julio del año pasado. Y se figura que cuando nos crucemos “al opuesto” me mirará de reajo seriamente y hasta estoy tomando miedo.

Bueno, amigo *Pinzón*, no, las cosas hay que tomarlas alegremente y yo te prometo una buena amistad. Que además, aunque no lo creas, ha existido siempre. Lo demás son “cosas de las machinas” sin importancia.



## 14.- ¿LIBERTY O VICTORY?

*Diario Alerta, 24 de julio de 1951*

Aquí sabíamos antes mucho de barcos, pero la guerra nos ha dejado al borde del mundo y estamos castigados al carrusel monótono de “*Montes*” y “*Cabos*”, olvidados ya de puro sabidos. Y al mismo tiempo que hemos perdido de vista los colores familiares de la Trasatlantique, la Amerika o la Hamburguesa, nos hemos sumido en la tranquilidad provinciana del cabotaje y el carbón asturiano.

Ahora, poco a poco, vamos entrando en juego y nos quedamos boquiabiertos, no de asombro, sino de cansancio y bostezo después del letargo invernal demasiado largo. Y el “liberty”, el ochavo manoseado por los siete mares del globo, es objeto de dudas en los comentarios de machina. Esto no está bien: tenemos que incorporarnos a la vida del puerto con un poco de decoro náutico.

A la vista del *Peconic Bay* y de algunos otros que le han precedido, la gente se hace un tacho: que si “victory”, que si “liberty”... y hay quién cree que todo lo standard construido en Norteamérica durante la guerra pasada, es forzosamente “liberty”.



*El buque liberty Peconic Bay cuando llevaba el nombre de Clifford E. Ashby*

El "liberty" es un tipo de buque inconfundible, perfectamente definido, y el más numeroso entre los 26 principales modelos standard americanos. Su diseño es originalísimo y absolutamente diferente a cualquier otro buque a flote. Veamos cuales son sus notas típicas a simple vista: por lo que al casco se refiere, éste es fino de líneas a plena carga, soldado, de cubierta corrida con proa lanzada y recta y popa de crucero. Es curioso que las amuradas de éstos buques no forman abanico y sus líneas de agua son rectas, llevan concha a lo largo del trancanil a excepción de las aletas y el sistema de imbornales es amplio y continuo. Las superestructuras del "liberty", las más feas de todos los buques americanos, constan de tres entrepuentes, los dos últimos en forma de cajón. Después de la guerra se les ha instalado una pequeña timonera en el puente alto que les da un poco más de gracia. La chimenea es clásica e inconfundible: baja, recta, pequeña y con sombrerete. Los palos son también muy particulares: a proa del puente lleva dos, el trinquete y el mayor, que sirven a las bodegas I, II y III, son cilíndricos, muy robustos y con profusión de puntales y masteleros rectos a bayoneta. A popa, entre las escotillas IV y V, lleva el mesana, de iguales características. Las luces de tope van en los palos de proa, por lo que de noche, en la mar, son estos buques de sencillísima identificación. En el puente tienen un mástil de señales recto y con verguilla.

Comparémoslo ahora con el "victory". El casco de este otro buque es también de proa lanzada y popa de crucero, pero lleva una notable diferencia, y es el castillo a proa, prolongado hasta la escotilla inclusive. Las superestructuras son bastante parecidas a las del "liberty", pero más amplias, con un puente más, y guarnecidas, por decirlo así, con cuatro "samsons" para la carga, que sirven, además, para guarnir sobre ellos las antenas de radio y señales en unos masteleros adicionales. El dispositivo de los palos es idéntico al del "liberty", a excepción del mástil de señales, que fue suprimido. Su distinción fundamental con los "liberty" radica en que la chimenea de los "victory" es delgada, alta, recta y sin sombrerete. En líneas generales, el "victory" es más barco y, además, mucho más bonito y airoso que su antecesor.

El tipo standard "liberty" responde oficialmente a la denominación Z-EC2-S-C1 y su construcción data de 1942 a 1944. Existen, además,

cuatro variantes de este tipo, que son: el Z-EC2-S-C5 de 1945 y 1946, acondicionado para el transporte de grandes cargas (aviones, etc....); el Z-ET1-S-C3, para el transporte de cargas liquidas. El EC2-S-AW1, de 1945 y 1946, para el transporte de carbón, y el Z-EC2-S-C2, que, en verdad, no sé distinguirlo del Z-EC2-S-C5. El modelo del "liberty" canadiense, diseñado para quemar carbón en vez de fuel, es bastante distinto, y ya desde esta sección lo hemos comentado y descrito hace unos meses.

Todos los "liberty" andan once nudos escasos, tienen una eslora de 441,6 pies, cargan 10.800 toneladas, registran 7.170 de arqueo bruto y 4.380 netas. Llevaron, cuando la guerra, nombres de personalidades que contribuyeron a la historia y cultura de América y de marinos mercantes muertos en actos de servicio. Los del subtipo EC2-S-AW1 tenían nombres de los más importantes yacimientos de carbón de Estados Unidos (con la palabra genérica "*Seam*").

Los "victory" son más modernos que los "liberty" y su construcción data de 1944 a 1946. El prototipo es el VC2-S-AP2; éste buque es de turbinas (el "liberty" es de máquina de triple expansión). Existen el subtipo VC2-S-AP3, más potente que el anterior, pero de igual aspecto, el VC2-M-AP4, de motor diesel, y el VC2-S-AP5, que se construyó para usos de la Marina de guerra. Todos ellos cargan unas 11.000 toneladas, registran 7.600 brutas y 4.600 netas y andan de 14,5 a 18 nudos, según el subtipo. Los 34 primeros que se construyeron llevaban los nombres de las naciones unidas seguidos de la palabra "victory". Luego se hizo una serie de 160 que llevaron nombres de ciudades y villas de EE.UU., también con el sufijo "victory", y, finalmente, los últimos llevaron nombres de colegios y universidades norteamericanas con la misma palabra. No obstante, los del subtipo VC2-S-AP5, cuando sirvieron a la Armada yanqui, tuvieron otros nombres particulares sin el apellido característico del tipo.

A Santander nos han llegado siete "libertys" Z-EC2-S-C1, dos "victorys" VC2-S-AP2 y dos "libertys" canadienses. Los "libertys" han sido el *Louis Hennepin* con bandera yanqui, que hizo el número 40 de los de su tipo y fue terminado en mayo de 1943; entró aquí el 3 de abril de 1947. El 4 de 1949 entró el holandés *Lissekerk*, antiguo *Reinhold Richter*, que entró en servicio en octubre de 1943

con el número 2.015. El 28 de agosto de 1949 entró el italiano *Andrea*, ex *Robert Trimble*, que fue botado en julio de 1943 con el número 493. El finlandés *Armeta* ex *Emile Berliner*, vino el 17 de abril de 1950 y tuvo el número 2.139 de los de su clase y fue botado en septiembre de 1944. El 14 de julio del mismo año 1950 entró el italiano *Monrosa*, que fue el *William D. Boyce*, botado en julio de 1944 con el número 2.734. El 15 de agosto del mismo año pasado entró también otro italiano, el *Etna* ex *Juan Pablo Duarte*, que fue el "liberty" 757 y entró en servicio en febrero de 1944. Finalmente el *Peconic Bay*, que ha entrado el día 15 de éste mes, es el antiguo *Clifford E. Ashby*, que navegó con el número 998 desde febrero de 1945, hoy pertenece a la Aegean Marine Corporation.

Los dos "victory" fueron el *Bideford Victory*, número 484 de los de su clase, puesto en servicio en septiembre de 1945; vino a Santander el 10 de septiembre de 1947. Y el argentino *Río Atuel* ex *Altoona Victory*, que, con el número 841, cayó al agua en agosto de 1945. Los dos canadienses fueron: el *Montrealer* ex *Fort Romaine*, que entró el 20 de octubre del año pasado, y el *Angusglen* ex *Fort Le Have*, que viene el 20 de noviembre siguiente. Este modelo llevó el nombre *Fort* de distintivo.

La Comisión Marítima Norteamericana, que era el organismo armador de todos estos buques cuando iban uniformados de gris y erizados de güero, los amarró al terminar la guerra y poco a poco fueron colocando los mejores entre armadores yanquis; así, los "victory" se fueron repartiendo. Los "liberty" se han ido vendiendo en grandes lotes a Francia, Italia, Grecia, China, etc....Aún quedan amarrados en reserva más de mil. El mismo *Peconic Bay* aún no hace cuatro meses que ha resucitado para la mar, abandonando la frialdad gris de algún puerto fluvial americano.

En los últimos "piers" silenciosos y tranquilos de los rincones de Potomac y el Delaware, transformados en tabales de arenques de acero, cientos de "libertys" y de fragatas, casco con casco en estibas perfectas, esperan pacientes bajo lonas y plástico el cosquilleo internacional que consiga el milagro de su resurrección.



## 15.- MÁS BARCOS STANDARD

*Diario Alerta, 7 de agosto de 1951*

No solo han sido libertys o victorys los barcos standard de la guerra pasada que han visitado nuestro puerto. Hay una numerosa familia de costeros que se construyó en aquella época, de muy diversos modelos, de los cuales han venido a Santander dos tipos.

La denominación genérica de costeros resulta un tanto eufémica si nos acordamos de lo que nosotros entendemos por tales. Un costero nuestro en cuanto llega a las 500 toneladas, presume de persona mayor y se ofende de su calificativo; pero es que en Norteamérica los costeros –coastal que dicen ellos– van de Boston a Portland, de la costa del Atlántico a la del Pacífico, que son varios miles de millas, y por eso son unos costeros... de hasta cinco mil toneladas.

Cuando terminó la guerra mundial el mineral de Astillero empezó a recibir visitantes, ingleses en su mayoría, que llegaban vestidos de negro y ocre. Comenzaron tímidamente el tráfico unos cuantos ancianos, despreciados caprichosamente por la guerra reciente, a pesar de su hambre de naufragios. Después, alternaron con ellos varios standard británicos de pura cepa –de construcción– que llevaban la máquina a popa y una chimenea física y enclenque. Aún los americanos no habían abierto su gran tómbola de sobrantes de guerra, pero cuando se empezó el reparto de boletos premiados, los armadores británicos fueron unos excelentes acaparadores de los más pequeños costeros standard norteamericanos.

Entonces llegaron a dar fondo en la bahía, esperando la media marea para subir a Astillero, unos barcos feos, de aspecto dudoso, que se prodigaron extraordinariamente, sobre todo durante los años 1949 y 1950.

Eran éstos los del tipo Coastal Núm.3. Tenían la máquina de vapor y, al centro, la chimenea corriente y con sombrerete, la cubierta de cajas, y como nota

distintiva los dos palos en las extremidades de popa y proa, en la toldilla y el castillo. Además, tenían otros dos palos machos, o samsons, por las caras de proa y popa del alcázar. Cuando la guerra llevaron un mástil de señales en el puente y dos largos mastelerillos para antenas de radio sobre los palos machos del centro. Eran de proa recta y popa de crucero.

Dos subtipos se construyeron de esta clase: el N3-S-A2, que quemaba fuel, y el N3-S-A1, que andaba a carbón. Exteriormente, apenas si tenían diferencias entre si. Los A2 tenían la popa en forma de espejo, y ambos modelos gastaban una eslora de 259 pies y manga de 42, calando 18 pies escasos, por lo que resultaron muy aptos para subir hasta la Orconera y descender con sus 2.700 toneladas de carga a las marcas. Andaban 10 nudos y todos ellos llevaban nombres de capitanes mercantes de los grandes flippers del siglo XIX. Sin embargo, los últimos buques del subtipo A2 llevaron la palabra genérica de Northern seguida de un sustantivo.

También hubo otro subtipo especial el N3-M-A1, que se destino exclusivamente al servicio de la Armada.

Del subtipo N3-S-A2 fue el primero que vino a Santander el *Northern Pioneer*, que por cierto no cargó mineral y atracó en el longitudinal de Maura. Estaba aún pintado de gris y con mucha fachenda guerrera. También de este subtipo han venido el *Richard W. Dixie* y el *George Orinner*.

Del subtipo N3-S-A1 han venido el *Anthony Enright*, el *Asa Elreidge*, el *Jessie G. Cotting*, el *John W. Arey*, el *Rodney Baxter*, el *William Bebster*, el *William Homan*, el *Sanuel Very* y el *Richard Bearse*. Todos ellos subieron al Astillero, y uno solo entró de arribada por avería en la maquina y estuvo atracado varios días en el saliente de Maura. Casi todos llevaban la chimenea pintada de rojo con franja superior negra.

Hace ya casi un año que han dejado de venir inexplicablemente, retirándose de la carrera del mineral. Por cierto que el *Jessie G. Cotting*, vino en sus últimos viajes con un nombre nuevo *Trostan*.

Ahora el tráfico de nuestra tierra rubia es monopolio casi exclusivo de chatarras suecas, danesas o panameñas que vienen a rachas.

El otro tipo de costero, muy notable por cierto, que se ha descolgado en solitario por nuestro puerto es el C1-MAV1. En el mes de febrero de 1948 estuvo el buque holandés *Helena* atracado unas horas en la machina de la Monja y llamó poderosamente la atención. Era el antiguo *Chatham*, el único C1-MAV1 que visitado estas aguas. Son estos magníficos barcos de motor diesel a popa, proa lanzada y popa de crucero, con una eslora de 338 pies y un calado de 21. Cargan 5.000 toneladas y llevan dos palos en el combés con los masteleros a bayoneta como los libertys. Luego tienen un mástil de señales en el puente, dos robustos samsons por la cara de proa del puente y dos menores en la toldilla, sobre ellos calzan las antenas de la radio. Tienen castillo y toldilla. Son de aspecto llamativo y están admirablemente acondicionados para las operaciones de carga. Andan diez nudos y medio.



*Buque costero Helena ex Chatham del Real Lloyd Holandés*



Existen cuatro subtipos de este modelo: el C1-MAV1, que es el auténtico; el C1-M-AV6, el C1-M-AV8 (con hélice de paso variable) y el C1-MT-BV1, que era exclusivamente para la Marina de guerra.

Una primera serie tenía nombres de nudos marineros, luego se construyó otra con el distintivo Coastal precediendo a un nombre, después otra que era toda con bodegas refrigeradas, que llevaban el sufijo Reefer. Otra con el prefijo Hickory y finalmente, una muy numerosa sin nombre identificable.

A esta serie, y con el número 2.124, perteneció el *Helena* cuando con su antiguo nombre de guerra fue botado en septiembre de 1944. Más tarde prestó servicios como buque auxiliar de la Armada yanqui con la distintiva AK-169, y de esta facha le sorprendió el fin de la guerra. Aquí le hemos conocido vistiendo los colores del Real Lloyd Holandés, pujante contraseña que es, desde siempre, familiar en nuestros muelles.

Y así hemos ido conociendo poco a poco en la tranquilidad tarda y costosa de una paz alarmante, el esfuerzo guerrero en la mar del mundo, que hace solo unos años, casi unos meses, salió de un infierno y ya tiene al alcance por la proa.

¿Conoceremos entonces los standards -frutos presurosos de la guerra- cuando se haya conseguido de nuevo la paz?



## 16.- UNA FLOTA FRUTERA

*Diario Alerta, 27 de septiembre de 1951*

Ha entrado, unas horas tan solo, el *Villanueva*, uno de los dos fruteros en servicio que le han quedado a la Empresa Elcano, que acaba de vender el *Villagarcía* y el *Villaviciosa* a la naviera portuguesa Carregadores Açoreanos, rebautizándolos *Lagoa* y *Sete Cidades*. El *Villaviciosa* nunca estuvo en Santander, pero el *Villagarcía* entró tres veces el año pasado.



*Buque frutero Villanueva de la Empresa Nacional Elcano*

Así pues, el *Villanueva* y el *Villafranca*, que fueron los primeros construidos, son los que permanecen fieles a su contraseña. El resto del programa, aún sin terminar, es probable que también se destine a la exportación. Lo constituyen los *Villamanrique*, *Villacastín*, *Villablanca*, *Villamartín*, *Villalar* y *Villacarriedo*.

Los "villas", que constituyen la serie A del programa de la Empresa Elcano, son una reproducción exacta de la serie A que inició la Cofruna con los *Alcalá*, los *Almadén* y *Almazán*, que se construyeron en Cádiz. Solamente se distinguen de

ellos en el color de las chimeneas naturalmente, y en unos pequeños detalles de la veranda en el puente bajo.

Existen aún otros dos buques de idéntica construcción terminados en la Unión Naval de Valencia, y que se vendieron a la Trasmediterránea con los nombres de *Ciudad de Alcira* y *Ciudad de Salamanca*. Sin embargo estos últimos son perfectamente diferenciables, porque su chimenea es más delgada y alta que la de sus gemelos de Cofruna y Elcano.

La flota frutera española cuenta con otro segundo tipo standard del que participan la Naviera de Exportación y la Marítima Frutera. Este otro modelo de buque es sensiblemente análogo al anterior en características de tonelaje, dimensiones, etcétera, pero el diseño es bastante más airoso y elegante. Los de la Naviera de Exportación son los *Benidorm*, *Benicasim* y *Benicarló*. Los de Pinillos el *Tajo* y el *Segre* tienen la chimenea en caída, un pequeño castillo y las superestructuras del alcázar central más aligeradas, por no llevar en ellas las carboneras que son típicas de la serie A, y que dan una sensación masiva a la silueta.

La diferencia entre los buques de esta serie solo radica en los colores de la contraseña sobre la chimenea amarilla en todos ellos. Los “beni” la llevan blanca con doble diagonal azul y los Pinillos blanca también, cruzada en rojo.

De antes de nuestra guerra solo hay en servicio la serie de motores de Pinillos *Sil*, *Turia*, *Ebro* y *Darro*, que continúan su servicio de fruteros de Canarias al Mediterráneo. Aznar tuvo como fruteros a la actual serie B (*Monte Bustelo*, *Monte Banderas*, *Monte Bizcargui* y *Monte Buitre*), que se construyeron en Inglaterra en 1929 para el transporte de la fruta canaria a la Gran Bretaña. Hoy ya no sirven para ese tráfico, que requiere buques más rápidos y ventilados, y están condenados definitivamente al cabotaje nacional.

Nuestra flota frutera, que requiere unas características muy particulares, se esta quedando vieja sin haber casi nacido, porque en la especialización de este trafico los astilleros extranjeros han lanzado buques con veinte millas de andar y bodegas refrigeradas. Nuestro esfuerzo, con ser muy estimable, nos

ha resultado estéril a medio camino, y hay que volver a planearlo de nuevo con más ambiciones y más rapidez en la construcción, que es por donde nos comen el terreno los forasteros.

El *Villanueva*, un poco huérfano en su flamante juventud, ha llegado a Maliaño en uno de sus viajes a los mares del norte de Europa, y es forzoso pensar con su presencia que se nos ha ido un barco español de las manos, totalmente inédito en nuestras aguas, el *Villaviciosa*, que ha habido que venderlo al extranjero -paradoja en nuestra angustiosa escasez de tonelaje- por el plato de divisas que son hoy las lentejas bíblicas.



## 17.- LA LLEGADA DEL *KENUTA*

*Diario Alerta, 31 de octubre de 1951*

A pesar de todo, la llegada de un barco extranjero es siempre novedad en nuestro puerto, y si tal barco presume de cubiertas de paseo y de “suites” para algo de pasaje, entonces es su llegada el suceso del día.

Esto nos ha pasado con el *Kenuta*, ese magnífico mixto británico, que ha estado un día entre nosotros. Pero verdaderamente ha sido acreedor a la expectación que había despertado el anuncio de su visita. El *Kenuta* es la última adquisición de la Pacific Steam Navig. Comp., que encargó su construcción, y la de su hermano gemelo el *Flamenco*, a los famosísimos astilleros de Grenock Dockyard.



*Buque mixto Kenuta de la Pacific Steam Navigation Company*

El *Kenuta* entró en servicio el año pasado y el *Flamenco* ha caído este mismo año a las mansas aguas del Clyde, el río escocés de las nieblas y las chimeneas, en donde se bautizan los mejores cascos del mundo.

A pesar de lo modernísimo de sus líneas y del alto confort de sus alojamientos de pasaje y tripulación, pertenece el *Kenuta* a un modelo standard de construcción el "S", que ha sido adoptado por las más importantes navieras inglesas. Tiene 512 pies de eslora, cala 27, registra 8.494 toneladas netas y desplaza 11.100 métricas. Su sistema propulsor es de turbina a vapor, que le proporciona 16 y medio nudos de marcha correlativos. Naturalmente quema fuel-oil, que lleva en los tanques de doble fondo y a los costados del túnel de la hélice.

Como se ve, no desaparece el vapor tan fácilmente en la construcción naval, a pesar de la durísima batalla que está librando contra el motor.

Pudimos ver que la disposición de sus palos es la clásica implantada por los americanos en sus barcos durante la guerra pasada, sirviendo a tres bodegas en proa y dos en popa; las bodegas de proa llevan dos entrepuentes y uno las de popa con cierres metálicos. Los puntales (doce de cinco toneladas, cuatro de diez y uno de cincuenta) forman un sistema completísimo para las operaciones de carga y descarga.

Respecto a superestructuras, si bien el castillo le da un aire importante a la proa, lanzada y algo curva, la toldilla cerrada que lleva a popa no es de líneas acertadas, resultando demasiado masiva y afea, considerablemente, la silueta. En ella están acondicionados los alojamientos de la tripulación.

Pero en donde se ha derrochado buen gusto, lujo y dinero es en la acomodación de pasaje y Oficiales, con un exceso de detalles y comodidades verdaderamente superior al rendimiento económico que pueda dar el escaso número de pasajeros. Pero el nombre de una Compañía armadora obliga mucho para mantenerse sin desdoro en la batalla de la competencia.

El alcázar y Puente es proporcionado y elegante, y la chimenea ha sido suplementada después de haber entrado ya el buque en servicio de una forma extraña, con aberturas que enseñan impudicamente los tubos de salida de humos.

Resumiendo el *Kenuta* está aprobado. Tiene sus cosillas que son fruto de la época, pero en general se mantiene dentro de las normas aceptables de la estética naval. Y, además, su juventud flamante lo perdona todo. Porque hasta el puerto rejuvenece con la llegada, demasiado esporádica, de algunas de estas cosas que navegan a espaldas nuestras por esos mares de Dios. Es lo menos que pueden hacer por nosotros, olvidados hoy en el mundo y aún en España, estas navieras de solera, que siguen bullendo sin contar ya con nuestro puerto. Recordar de vez en cuando que fuimos escala distinguida de sus correos y obsequiarnos con la presencia de su contraseña, aunque solo sea por compromiso y buena nacencia.

Porque nosotros no hemos olvidado a la Mala Real, la Hamburguesa, la Cunard, la Trasatlantique y la Hollandschen. Nos queda el recuerdo de sus escalas, perfumando las machinas de olor a tabaco antillano.



## 18.- OTRO COSTERO: EL *MERCADAL*

*Diario Alerta, 8 de noviembre de 1951*

Ya hay en el agua otro costero. El número de camellos es infinito, según reza el proverbio árabe, y el de costeros por menos de las mil toneladas va tomando en España las mismas perspectivas en cuanto se alegra el mercado de fletes.

Y estos dos gemelos –*Cartes* y *Mercadal*– cargan algo más de la cuenta, que es moneda corriente, las quinientas. Alrededor de esta cifra de peso muerto, se han ido creando familias de costeros conforme a los planos de construcción.



*Vapor costero Mercadal, de la compañía Minas de Cartes*

La más importante es la serie V, de buques botados en los astilleros asturianos y completados, varios de ellos, en este mismo Puertochico, transformado alegremente en dock de armamentos: *José Pumariño*, *Manuel Salvadores*, *Aries*, *Leo*, *Borja*, *Ana Rosa*, *Mina Mary*, *Tercio San Miguel* y *Tercio Montejurra*. A esta serie también pertenece el *Duque del Infantado*, que ha pasado angustias de desguace, antes de salir a la mar, en la soledad de Molnedo años y años, hasta que se ha producido este milagro prebélico del alza del mercado.



El *Pedro de Igual* era también un V, y en su primer viaje, aún sin terminar, cuando lo remolcaba nuestro viejo remolcador *Tritón* de Gijón a Santander, se fue a las peñas a la altura de Lastres, y se perdieron ambos totalmente. La caldera sigue esperándole inútilmente en la explanada del dique, envejeciendo a sol y agua con la buena suerte de su destino truncado.

Todos estos V son de carbón, con castillo, proa lanzada, redonda y popa de crucero. Pero hay otros dos, el *Oro* y el *Plata*, igualmente asturianos, que han sido dotados de motor, y por ello han variado su silueta en algunos detalles. La chimenea de éstos es más baja y proporcionada, y no tienen cubierta de botes, los calzos van directamente sobre la toldilla.

Hay otra serie, un poco anterior, en la que se agrupan el *Canopus*, *Urgull*, *Procyon* y el *Virgen de la Luz*. De esta serie era también el *Mary Carmen L.* Los dos estrellas (*Canopus* y *Procyon*) y el *Virgen* fueron construidos en Valencia, y los otros dos en Pasajes. El *Mary Carmen L.* se perdió en Punta Peniche (Portugal) un buen cementerio de barcos españoles, frente a las Berlingas, y su motor lo usa ahora el *Altair*. Son parecidos a los V, pero de proa recta y popa redonda, bastante fea, por cierto, llevan motor.

El *Altair*, antiguo *Maribel*, formaba serie con el *Linette*, que también se perdió. Eran motores y se diferenciaban de los *Canopus* en la popa, que en ellos era recta.

Los barcos construidos y armados por Suardíaz, con ligeras diferencias entre sí (los palos), tienen un dibujo típico, pozo a proa, motor y cubierta de botes. Son los *Chique*, *Manén*, *Juan Francisco*, *Cristina Suardíaz*, *Juan Riva* y *Ángel Ramón*. El *Velazquez* es del mismo tipo, pero un poco más pequeño.

Hay un numeroso grupo con saltillo y pozo a proa: los dos *Medina Xauen* y *Medina Tanya*, gemelos entre sí. El *Andrés Rial*, el *Francisquita*, el *Soro* y el *Merche* (este último recientemente transformado), que presentan diferencias varias.

Un modelo típico es el de los seis *Costas*, de Ojeda, construidos en Gijón por el propio Ojeda y Duro-Felguera.

Finalmente, el grupo construido por Ruiz de Velasco, en Erandio, que lo constituyen el *Sniace*, *Pilar Anitúa* y el *Cardona*, que es el de perfil más bonito; motor, proa bastante lanzada y puente muy cerrado, también el *Francisquita* fue construido allí, pero es algo mayor y distinto.

Los tres barcos de Coanmar, construidos en Gijón, son los más grandes de todo este mundillo. De motor y cubierta corrida, con una silueta precisamente inconfundible. Tan solo hay otro costero el *María Noriega*, de diseño análogo, aunque por ser de vapor lleva la chimenea alta. Dos de ellos se armaron en Santander (*Peñón de Ifache Islas Canarias*) y el tercero (*Islas Columbretes*) en Bilbao.

Y ahora surge un nuevo modelo, que va a ser de Corcho. El casco, que se puede decir es lo único que tenemos a la vista, es sencillamente precioso, de lo otro ahora no podemos decir nada.

El *Cartes* y el *Mercadal*, unos costeros francamente crecidos, son una pareja, una familia, al parecer sin descendencia, con unas notas típicas diferenciales, y constituyen la actual primera generación costera enteramente santanderina.



## 19.- BANDERAS RARAS EN NUESTRAS AGUAS

*Diario Alerta, 21 de noviembre de 1951*

El cuarto puesto destacado en la lista mundial de tonelaje mercante lo ocupa, graciosamente, uno de los países más insignificantes en esta mesa revuelta del mundo: el Panamá.

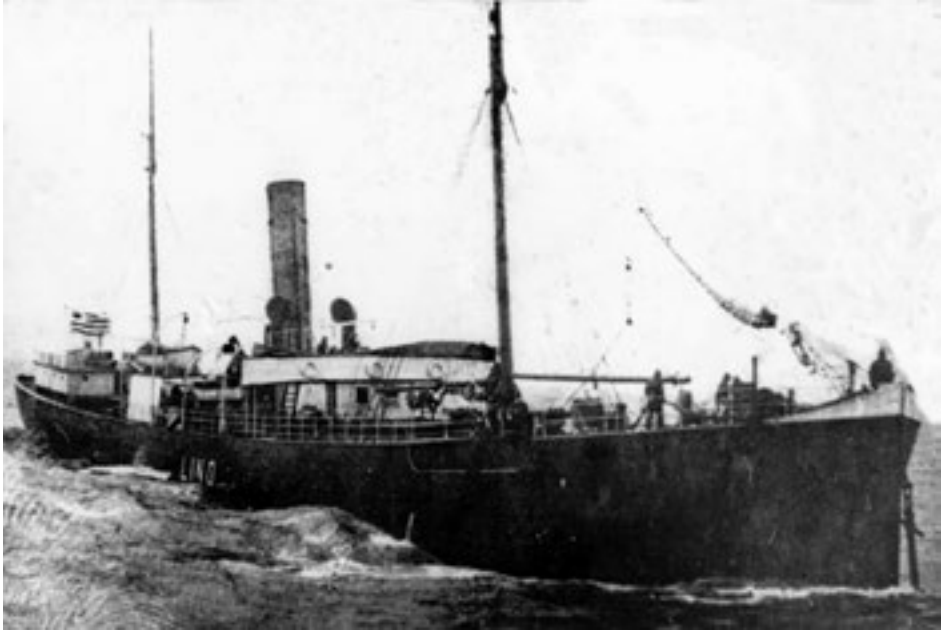
Esto no es ninguna novedad extraordinaria, el truco de los pabellones absurdos se puso de moda a principios de siglo y sigue tapujando a las contraseñas poco escrupulosas, contra la marea creciente de los impuestos, las cargas sociales y las dificultades administrativas de abanderamiento, etcétera... que crecen, como la mala hierba, en los países adelantados de Marinas fuertes y vigiladas estrechamente por la legislación proteccionista y el fisco.

Cuando, para proteger la industria nacional de construcción naval, se gravan las importaciones de buques con trabas gigantes y aranceles astronómicos, los armadores se encogen de hombros y se buscan una bandera amable que, naturalmente, resulta ser la de los países sin reglamentaciones sociales gravosas ni preocupaciones, apenas, por la Marina, lo que determina una escandalosa manga ancha, refugio de todas las comodidades. Ni que decir tiene que estos países son, económicamente, insignificantes.

### ALLA POR EL AÑO 10

Y así se pusieron de moda en los años duros de la primera crisis marítima del siglo, allá por el año 1910, la bandera uruguaya, la griega y la peruana.

En Santander tuvimos dos barcos matriculados en Montevideo, el *Lino* y el *Parayas*, y otro en el Callao el *José*. La fragata escuela de la naviera Sota y Aznar, la famosísima *Ama Begoñakoa*, recorrió todos los mares con la camiseta soleada de azul y blanco del Uruguay.



*Vapor Lino matriculado en Montevideo y gerenciado por Modesto Piñeiro para la Montañesa de Navegación*

Al correr de los años se van sucediendo en la lista los Estados pantalla, a medida que engordan y les entra la seriedad a los que dejan de serlo. Hoy el Panamá, Honduras, Costa Rica y Liberia llevan la palma con una cifra record alarmante.

Ni la Conferencia Internacional del Trabajo, ni los boicots portuarios pueden con esta flota fantasma, que recolecciona toda la chatarra indecente desahuciada de las Compañías Aseguradoras y de las Sociedades Clasificadoras, que se pasea, vergonzosamente, con luces de petróleo y roña hasta el tope. Al lado de este desecho, que se ve forzado a emigrar de los países suscriptores de los Convenios Internacionales, se forma otra gran flota de buques nuevos, flamantes, magníficos, que emigran de los seguros sociales, las horas extras, los "tax" y la requisa en tiempos de guerra.



*Vapor Parayas con bandera uruguaya, de Luis Liaño Trueba, llevando el nombre posterior de Aurora*

Por eso estamos viendo aquí, en Santander mismo, al lado de un engendro como el *Arosa*, escapado absurdamente hace cincuenta años de los grandes lagos americanos, al supermercante *Vikdal*, recién construido y con pinta infalible de noruego camuflado.

En estos momentos, y por todas estas razones y otras parecidas tenemos en España un barco costarricense el *Sardis*, un hondureño el *Olancho*, y varios panameños como el frutero *Karukara*, el petrolero *Xerez*, etc... todos ellos, sin embargo son, prácticamente, españoles.

La bandera de los cuatro cuadros y las dos estrellas es dueña de los siete mares mercantilmente. A Panamá le resuelve, inesperadamente, un capitulo de ingresos en el presupuesto nacional y no le da quebraderos de cabeza de ninguna especie; ni siquiera siente la necesidad de una Marina de guerra que lo proteja. ¿para qué?.

Los capitales son norteamericanos o judíos, que es lo mismo. Los tripulantes rusos, noruegos y chinos. Y el 90 por ciento de la flota jamás ha visitado, ni visitará, las aguas jurisdiccionales de su país.

El gobierno liberiano cobra un dólar y veinte centavos, por tonelada de registro al año, a cada barco que se acoja a su benevolente legislación archidemocrática y negra, y no se preocupa de que tales buques cumplan con más requisitos que los que le venga en gana y les permitan en los puertos extranjeros que frecuenten.

Por eso hay tanta bandera rara por esos mares de Dios. Por eso y por este sarpullido microscópico de nacioncillas en pañales o en taparrabos que le han salido al planeta al terminar la guerra: Pakistán, Indostán, Israel, Birmania, Siria, Indonesia, las Faroe, Abisinia, Islandia, Corea, Vietnam y los cien Estados árabes, además de los restos del Commonwealth definitivamente desmembrados y con bandera propia.



## 20.- LOS BICEPS DE LA MARINA MERCANTE

*Diario Alerta, 5 de enero de 1952*

La llegada del primer barco grande de la vieja naviera Hansa a nuestro puerto después de la guerra, ha coincidido con la entrada en servicio de las nuevas unidades de esta compañía, que solamente se encontraba al llegar la paz, con cuatro barquitos menores de mil toneladas.

Aproximadamente en los mismos días en que el *Lahneck* –un nuevo *Lachneck*, que el que conocíamos aquí se perdió en la contienda– navegaba rumbo a Santander hace escasamente un mes, el *Barenfels* se inauguraba en su primer viaje de altura.

El *Barenfels* es uno de los mayores barcos que ha construido Alemania desde que la Comisión aliada de control empezó a levantar un poco el castigo que trajo la derrota del 45. Tiene el *Barenfels* once mil toneladas, un casco extraordinariamente reforzado, maquina a popa y constituye la novedad de ser el barco mercante que posee el puntal de carga de mayor potencia que existe a flote en todo el mundo. Entre la maraña de palos y samsons que sirven a sus cinco bodegas, y guarnida el palo mayor, lleva esta pluma capaz de levantar 165 toneladas y completan su dotación 17 puntales mas de potencia ordinaria.

La especialización de los buques mercantes para transportar maquinaria pesada y operar en los puertos, con escaso o deficiente utillaje, ha llevado a los ingenieros navales a la concepción de estos nuevos barcos con espaciosas cubiertas corridas y buques fantásticos, de palos y aparejos.

Existe otro barco mercante aun mejor dotado que el *Barenfels* para mover grandes piezas. Es el noruego *Christian Smith*, que se construyó en 1947, tiene 7.420 toneladas y lleva una cabria de trípede capaz de levantar hasta 220 toneladas, adosada a la cara de popa del alcázar, además de otros dos puntales de 100 toneladas cada uno.

El *Christen Smith*, es el último buque de la compañía noruega Bel, que se fundó en 1921 por Christian Smith, especializando sus barcos para el transporte de grandes pesos. Construyó entonces los *Belfri*, *Belgot*, *Belnor*, *Belpareil* y *Belray*, que pronto se hicieron famosos en todos los puertos del mundo. Después de la guerra compraron a Inglaterra unos barcos que se habían construido para el Ministerio Británico de Transporte en los días apurados de los convoyes, y los rebautizaron *Beljeanne* y *Belocean*, y finalmente, en el año 47, el *Christen Smith*.



*Buque mixto Monte Urbasa de la Naviera Aznar*

En España el mayor puntal que tenemos a flote, 40 toneladas, lo llevan los tres montes de la serie “U”, *Monte Urbasa*, *Ulía* y *Urquiola*. El *Habana*, es el barco español que lleva más puntales de carga, hasta un total de 17.

En el cabotaje los buques más grandes peor dotados son el *Monte Contés*, el *Cabo Toriñana* y el *Cabo Corona*, con cuatro puntales, de dos en dos cada uno.





## 21.- NOTA

Como indico en la introducción de éste libro recopilatorio y como aclaración a la entrevista y artículos que siguen a continuación, cabe recordar que el 26 de mayo de 2016 la Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico celebró en el propio museo un homenaje titulado “Recordando a Rafael González Echegaray”, en el cual tuve el gusto de participar con una “biografía comentada” del propio Rafael.

En dicho acto relaté la siguiente anécdota:

.....quiero hacer mención al libro Tres Remolques, en concreto a su segundo relato que trata sobre la localización y salvamento de la tripulación del petrolero noruego *Osthav* el cual, a las siete de la mañana del 29 de diciembre de 1951 se había partido en dos, como consecuencia del temporal muy duro que afectaba al Cantábrico.

A eso de las once de la noche, la parte de popa fue localizada por el buque sueco *Gunny* el cual tuvo que esperar al día siguiente para intentar el salvamento, consiguiendo finalmente rescatar a sus tripulantes. La parte de proa con nueve personas a bordo había desaparecido.

Desde la noche del 30 la Capitanía de Ferrol movilizó todos los recursos disponibles de los puertos del Cantábrico para buscar a los nueve desaparecidos de la parte de proa. Se hicieron a la mar buques de guerra, costeros, pesqueros y mercantes para colaborar en su búsqueda.

La tarde del 31 una avioneta Stinson del Aero Club de Santander, despegó del aeródromo de La Albericia, con la intención de rastrearla en medio del temporal, consiguiendo lo que no habían logrado los aviones de la base de Matacán. A eso de las cuatro de la tarde localizó la proa del petrolero semihundida a unas 60 millas al norte de Cabo Mayor, realizando varias pasadas, a unos sesenta metros de altura, sobre la misma para confirmar la existencia de tripulantes a bordo con vida.

Los mensajes de su localización fueron recibidos por la costera de Cabo Mayor Radio y por el buque de bandera suiza *Lucerne* que, posteriormente, consiguió rescatarlos cuando ya pensaban que se iban a pique en cualquier momento. La avioneta consiguió regresar al aeródromo de La Albericia bastante justa ya de combustible.

Lo que no cuenta Rafael en su relato es, que uno de los dos pilotos de la avioneta era el propio Rafael González Echegaray

Juan Peña de Berrazueta



## 22.- ENTREVISTA: NOS SATISFACE EL HECHO ESCUETAMENTE DEPORTIVO DE NUESTRA PARTICIPACIÓN EN EL HALLAZGO DE LA PROA DEL *OSTHAV*

*Nos dice el piloto don Rafael González Echegaray*

*Diario Alerta, 2 de enero de 1952*

La historia del *Osthav* ha apasionado vivamente a todos los santanderinos. Ha sido un emocionante final a la galerna de estos días, y su consecuencia trágica, porque nada se sabe de los siete restantes tripulantes que quedaron a bordo.

Protagonistas cercanos de ese hecho de mar, lo han sido don Jaime Yllera García Lago y don Rafael González Echegaray, ambos pilotos de aviación que, con la *Stimson* del Aero Club, lograron localizar la posición del la proa del *Osthav*.

- ¿Como os dio por ir en busca de la proa? – le preguntamos a nuestro colaborador Echegaray.

- *Por ver si encontrábamos a los náufragos, que se suponía iban en ella.*

- ¿A qué hora salisteis del La Albericia?.

- *A las tres de la tarde.*

- ¿Qué orientación tomasteis?

- *Antes de emprender el vuelo, planeamos la operación con todo cuidado ante una carta marina. Después de haber pedido la situación, en que navegaba lapopa a remolque de los pesqueros de Portales, a la estación costera de Cabo Mayor, tracé nuestro rumbo. A los quince minutos de vuelo dimos con la popa.*

- ¿La disteis pasadas?

- *Dos o tres.*

- ¿Con qué fin?

- *Para sacar unas cuantas fotos. Era el momento en que yo tomaba el mando del avión tripulado todo el viaje por Jaime Yllera.*

- ¿Y después?

- *Tomamos altura hasta cuatro mil pies y trazamos una amplia espiral, luego dimos rumbo al Norte, navegando durante diez minutos, al final de los cuales pusimos rumbo Norte setenta y un grados al Este, volando en zigzag hacia la zona que habíamos calculado, teniendo en cuenta el abatimiento del viento y corriente podría encontrarse la parte de proa del Osthav.*

- ¿Cuánto tiempo mantuvisteis este rumbo?

- *Unos veinte minutos. Entonces fue cuando, por haber neblina, bajamos a mil pies y dimos con un rastro de aceite ¡el del Osthav!*

- ¿Quién lo descubrió?

- *No recuerdo ¡gritamos los dos a un tiempo!*

- ¿Tardasteis mucho, luego, en alcanzar la proa?

- *Unos cinco o siete minutos. Fue Jaime Yllera quién descubrió un casco blanco. Yo miré con los prismáticos y pegué un respingo en mi asiento, ¡era la proa del petrolero!*

- Cuando le pasasteis, ¿no visteis señal alguna de vida a bordo de la proa?

- *Solo tenía una señal de socorro izada sobre un palo. Tenía todo el branque levantado y las olas rompían sobre el puente.*

- ¿No llevabais radio a bordo de la Stimson?

- *Sí, y con ella hacíamos constantes llamadas de socorro. Intentamos tomar contacto hasta con el aeropuerto de Bilbao. Desde el aire avistamos al Lucerne, que la noche anterior había salido de nuestro puerto y que llevaba rumbo a Burdeos, y le hicimos señales para que se dirigiera al Osthav a fin de que salvara a sus supuestos naufragos.*

- En realidad ahí había terminado vuestra misión.
- *En cierto modo sí pero debíamos rematarla, ¡volver a Santander! Porque miramos el reloj y vimos que teníamos la gasolina medida para el regreso. Estábamos a unas 40 millas de la costa y no la divisábamos por la neblina, pero nuestros cálculos salieron correctos así como los que tomé de la situación en que encontramos a la proa flotante.*
- ¿A quiénes disteis la situación?
- *Por radio a la Estación de Cabo Mayor y en llamada general de socorro a todos; luego la ratificamos en la Comandancia de Marina.*
- Entonces, ¿el *Aquilón* se sirvió de vuestro hallazgo para dar con la proa?
- *Sí, pero esto después de lo sucedido en la madrugada ya es viejo, ya no vale.*
- En caso de que el *Aquilón* hubiera podido traerse a Santander el casco de la proa, ¿habríais tenido derecho alguno al rescate de la presa de mar?
- *La legislación, como está hecha con anterioridad al desarrollo de la aeronáutica, no prevé, claro está, un caso de asistencia con aeronave. No creemos que a la hora de hacer justicia se hubiera tenido en cuenta nuestra colaboración decisiva en el hallazgo.*
- Sin embargo, ¿qué os produjo mayor satisfacción en esta acción?
- *El escueto hecho deportivo de salir en busca de unos naufragos, localizar el resto flotante y lograrlo con una avioneta no preparada para estos casos, y que la posición dada por nosotros resultase exacta.*
- No es poca satisfacción
- *¡Hombre! Y la felicitación del Capitán General del Departamento Marítimo por nuestra pequeña proeza aeronáutica. Eso nos compensa de todo lo que hubiéramos podido ganar y no hemos obtenido. Y, personalmente, el que siendo Piloto de la última Promoción del Aero Club de Santander, haya podido tomar parte en esta aventura llena de acción.*



## 23.- EL ACCIDENTE DEL *OSTHAV* NOS PROMETÍA UN NUEVO CASO DE CIRUGÍA NAVAL

*La “costura” de barcos es hoy una cosa casi corriente*

*Diario Alerta, 9 de enero de 1952*

Cuando teníamos en perspectiva un bonito injerto, una operación de empalme, con una proa y una popa que habíamos tocado ya con nuestras propias manos, y que se nos quedarán grabadas, para el resto de nuestra vida en una perspectiva azul y peligrosa con 4.000 pies sobre las olas ávaras del Cantábrico y un horizonte confuso en bufadas de niebla, he aquí que el noroeste ha jugado la última baza y ha arrastrado con las diez de últimas.

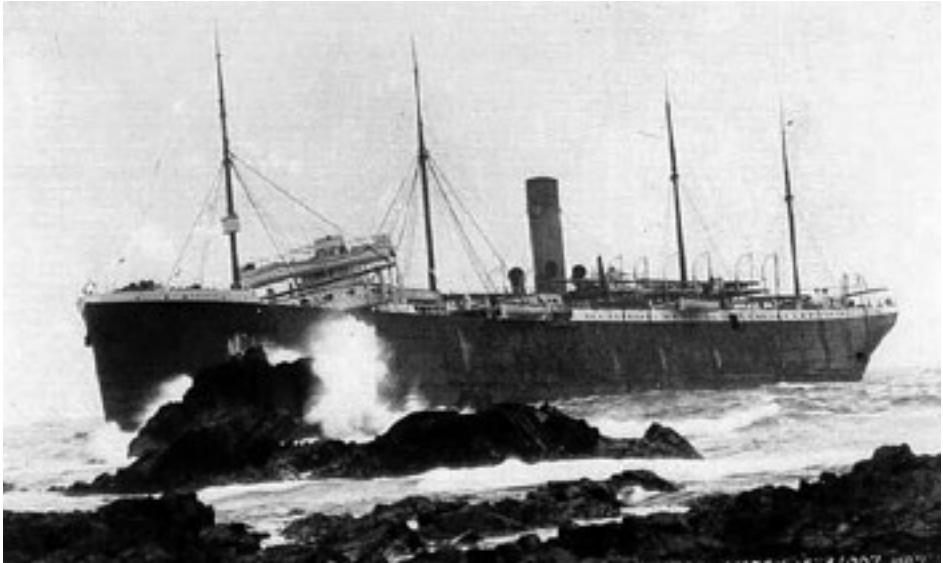
Así, pues, ya no tenemos cirugía naval a la vista, aunque el empalme de la proa y la popa del *Osthav* no hubiera sido ninguna novedad, ni siquiera algo fuera de lo corriente, dentro de los milagros que realiza hoy la ingeniería naval.

### *ENTONCES NO HABIA REMEDIO*

Hace medio siglo, cuando un barco se partía en dos mitades se perdía para siempre, y el único provecho que podía dar de si eran unos cuantos cientos de toneladas de chatarra. Pero hoy las cosas han cambiado totalmente.

Una de las primeras intervenciones quirúrgicas memorables, fue la del trasatlántico inglés *Suevic*, de la famosísima compañía británica White Star. El *Suevic* se fue a las peñas, en marzo de 1907, en lo más abrupto de Cornwalles, en Lizard Point, en una cerrazón sin poder descubrir los destellos de la recalada de las Scilly. Se partió en dos pedazos a la altura de la escotilla de la bodega adicional (los trasatlánticos ingleses han conservado, hasta hace pocos años, esa costumbre de separar el puente del alcázar por una bodega). La parte mayor, que correspondía a la popa, tenía tres de los cuatro palos, máquina, calderas, chimenea, etc., y fue reflotado y remolcado hasta

Southampton, unas 200 millas recorridas en 54 horas en un prodigioso alarde de facultades y medios aunque no debemos olvidar que el *Suevic* desplazaba diecisiete mil toneladas y que la operación se realizó en la costa más dura de Inglaterra, con temporales constantes, corrientes de marea hasta de 4 y 5 nudos y nieblas espesísimas. En resumen: Galizano a su lado venía a ser un juego de niños.



*Trasatlántico inglés Suevic embarrancado en Lizart Point en marzo de 1907*

Y faltaba la proa; una nueva se construyó en Belfast y fue remolcada desde este puerto, a través del mar de Irlanda, hasta el dique seco de Southampton, en donde se cosió a la parte rescatada, y el *Suevic* volvió a correr el Atlántico, cubriendo la línea de Nueva York hasta envejecer.

Desde entonces la costura de barcos va siendo más corriente. No hace más de unos meses que se ha botado en Sunderland la proa del petrolero *Sondefjes* y en South Shields la popa, la proa se remolcó desde el Wear al Tyne, y allí ha nacido un hermoso tanque de 23.000 toneladas. El trozo de proa tenía 88,1 metros de eslora y el de popa 83,8.

### ***SUBMARINOS CORTADOS EN PEDAZOS***

Durante la guerra los alemanes y los rusos cortaron submarinos en pedazos que fueron transportados, por canales o por tierra, del mar Báltico al mar Negro o al mar Blanco y, una vez recompuestos, botados al agua.

Después de la guerra se ha dado el caso curioso de que Italia, uno de los países de mas renombrada ingeniería naval, posee un liberty que, sin dejar de ser liberty, tiene 700 toneladas DW más (11.000) y 446 pies de eslora, en vez de los 417 de rigor. Se llama *Boccadasse*. Pues bien, el *Boccadasse* es un injerto de dos liberty americanos. El *Nathaniel Bacon* chocó con una mina en las cercanías de Civitavecchia y voló toda su proa. El *Bent Williams* embarrancó en Marsa Matruk y se partió en dos, perdiéndose totalmente el trozo de popa, pero la proa fue salvada y remolcada a Tarento. Entonces una compañía italiana compro las dos porciones y en menos de tres meses de trabajo metió en dique seco la popa del *Nathaniel Bacon* y la proa del *Bent Williams*. Así nació el *Boccadasse*, un liberty nuevo, con aire de zangolotino desarrollado, que a estas horas esta dando montañas de liras a sus ingeniosos armadores.

Hace escasamente cuatro meses el conocidísimo ballenero *Walter Rau*, luego *Kosmos IV*, fue metido en dique seco en Kiel, cortado en dos pedazos como si fuera un brazo gitano y, aquí viene lo bueno, alargado por su mitad en 26 pies, lo que ha permitido aumentar su tonelaje en 1560 toneladas más e instalar un salón de cine para la numerosísima tripulación de esta factoría flotante de 25.000 toneladas. El *Kosmos IV* ha quedado estirado como si fuera de chicle.

### ***LOS REYES DE LA CONSTRUCCION NAVAL***

Y ya que hemos contado algo de los astilleros ingleses, italianos y alemanes, justo es decir algo de los americanos, que fueron durante la guerra los reyes de la construcción naval. La de ellos es sonada como todas las cosas del país de los récords. El victory *Notre Dame Pictory* con 445 pies de eslora, fue cortado en dos pedazos, remolcado a través del Mississipi y del Illinois hasta el lago Michigan, empalmado luego con un nuevo trozo de 165 pies de eslora, y así nació el carguero de mineral *Cliff Victory*, de 12.000 toneladas, encerrado en los grandes lagos. Para poder pasar bajo los puentes fue



necesario desmontar completamente las superestructuras. Para salvar las curvas, cortar el casco en dos pedazos. Para librar los pasos de escaso fondo, dotar al casco de unos tanques de flotación suplementarios adosados a los finos de proa y popa respectivamente.

Por eso, si el noroeste no nos la juega en plena Nochevieja hubiéramos podido traer a nuestros astilleros una ocasión para que se apuntaran un tanto. Que ya no es nuevo España, porque el *Monte Buitre*, hundido por la aviación en Barcelona, y partido en dos, fue alargado por el centro de su eslora y dotándole de una bodega adicional que le diferencia en estampa y en 700 toneladas de sus compañeros de serie, los *Monte Bustelo*, *Monte Bizcargui* y *Monte Banderas*.

Los dos pedazos del *Osthav* se han ido a la costa, a una distancia de 70 millas entre sí, y se dejan romper por la mar tendida del Cantábrico, mientras a los astilleros del norte de España se les va escapando esta bonita oportunidad.



## 24.- SIGUE EL REGRESO DE LAS VIEJAS CONTRASEÑAS

*Diario Alerta, 10 de febrero de 1952*

Los dos últimos temporales nos han traído la novedad de unos barquitos de motor con facha de holandeses y bandera hondureña, sin embargo son alemanes de la Hansa.

El primero fue el *Dione*, que se coló corriendo del noroeste el día 3 a la una del mediodía. El segundo el *Doride*, que entró espectacularmente anteayer a las once, cuando el Sardinero estaba de gala con entorchados de espuma de cabo Ajo a cabo Menor.



*Motonave Doride de la compañía alemana Hansa y abanderado en Honduras*

Son unos bonitos barcos de casco gris, máquina a popa y unas 750 toneladas de carga, que han entrado en servicio el año pasado y están en la línea regular con que la Hansa ha reanudado sus actividades desde los puertos daneses a los del sur de Portugal. Y una de sus escalas de rigor es Ribadesella o Requejada,

por eso en este invierno vamos a tener un buen contingente de entradas de pabellón de Honduras, con sus dos franjas cinco estrellas azules sobre fondo blanco, que viene a colaborar con su vecino el de Panamá, a la cómoda misión de abanderar barcos en precario.

La Hansa, con su cruz de hierro en la chimenea y su vieja patente germana, se ve precisada no sabemos porqué causas, a usar de los fáciles favores de este amable país centroamericano.

Porque la Hansa fue una de las más poderosas compañías alemanas desde hace muchísimos años, con una magnífica flota de barcos exclusivamente de carga, que se distinguían por su robusta construcción. Tenían la chimenea negra con dos franjas rojas y en medio una blanca con la cruz en negro. Aquí, a Santander, venían casi de continuo y ahí se quedaban en la machina de la Monja, trabajando afanosamente con sus puntales, o subían a Astillero en la incómoda ruta del mineral para Rotterdam.

La guerra los barrió por completo. En 1950 comenzó a reconstruirse la Compañía, adquiriendo dos cascajos pequeños de la Compañía holandesa K.N.S.M., el *Orpheus* y el *Zaamstrom*, a los que rebautizaron respectivamente *Soneck* y *Hundseck*, y más tarde compraron los minúsculos *Irán*, *Irak* y *Hansa*.

El primero que vino a Santander fue el *Hundseck*, que estrenó la escala el 11 de noviembre de 1950. Era una pequeña chatarra roñosa de unas 1.500 toneladas y con sus buenos treinta años. Un perfecto desecho de la poderosa Koninklijke.

El 19 de marzo del año pasado, un domingo lluvioso de vendaval racheado, entró el pequeñísimo *Irak* de arribada, quedando fondeado frente a Calderón. Casi sin chimenea, nadie hubiera reconocido en él un continuador de la vieja contraseña de Bremen.

El día 7 de junio fue su hermano gemelo *Irán* quien vino a dejar algunas miserables partidas de carga general en el saliente de Maura, y el 12 de diciembre llegó el *Lahneck*.

Viene este nuevo *Lahneck* a sustituir a aquel otro tan conocido de nuestro puerto, y es un producto de la reconversión de un casco noruego incendiado durante la guerra el *Nyko*, salvado en 1947, reconstruido, rebautizado *Polykarp* y vendido a la Hansa en 1950. Es de turbinas, quema fuel y tiene líneas modernas y proporcionadas.

Ahora, con esta sinfonía de chubascos y estas mares en gris azotando el golfo sin piedad, la Hansa nos presenta sus últimas “addenda”, el *Dione* y el *Doride*, con los colores de Honduras a tope y la matrícula de Puerto Cortés sobre las bovedillas. Cosas de la mar.

Mientras, los viejos capitanes hanseáticos van recordando los guiños familiares de primer orden desde Igueldo a la Estaca, y reciben nuestra bienvenida invernal con el modesto contrapunto de Mouro y la punta del puerto, se va dando tiempo a que lleguen los días largos, y para entonces acaso pueda mandarnos ya esta naviera, barcos con sus propios colores.



## 25.- EL MINADOR *NEPTUNO* EN NUESTRO PUERTO

*Diario Alerta, 13 de febrero de 1952*

El último de nuestros minadores grandes, el *Neptuno*, atraco ayer en el muelle de la Comandancia; una de las excursiones de rigor del *Legazpi*, le ha dejado galantemente el sitio en ese muelle casi inútil sin grúas ni almacenes y arrugado por la mitad.

El *Neptuno*, desde hace tiempo, ha perdido su papel de minador y se ha convertido en buque de prácticas para alumnos. Su gigantesco sollado de minas, esa masa grotesca de obra muerta a popa, que asesina estéticamente su silueta, solo conserva los raíles y se satura de taquillas y batayolas al límite.

Pertenece el *Neptuno* a la serie *Júpiter*, compuesta de cuatro minadores, que empezaron a construirse en los astilleros de la Constructora Naval de El Ferrol, durante la República. La concepción de su proyecto se debía, más que a razones de orden militar, a la necesidad angustiosa de conjurar el inminente paro obrero en el Arsenal. Y resultaron unos buques bien artillados, pero de poco andar; algo que no respondía tácticamente a las características que la denominación de minador exige.

El primero que se boto fue el *Júpiter* en 1935; después el *Vulcano*; luego, el *Marte*, y, finalmente, el *Neptuno*, en 1937. Todos entraron en servicio durante nuestra guerra. Tienen 2.100 toneladas de desplazamiento, 100 metros de eslora, 12,69 de manga y 3,80 de puntal. Andan 18,5 nudos sobre el papel y están armados con cuatro cañones de 120, pueden llevar 264 minas.

Las características distintivas que lo diferencian entre si son fundamentalmente las franjas blancas de la chimenea. El *Júpiter* no lleva ninguna, el *Vulcano* una, el *Marte* dos y el *Neptuno* tres. Además, en el *Marte* y en el *Neptuno* no se

instaló el puente metálico que une los samsons que sirven para embarcar las minas y que va instalado por la cara de popa de la chimenea.



*Minador Neptuno de la Armada Española*

A esos cuatro Júpiter sucedieron los dos Eolo (*Eolo* y *Tritón*), mas pequeñitos, tan solo de 1.500 toneladas de desplazamiento, 84,73 metros de eslora, 11,74 de manga y 3,05 de puntal, también de 18,5 nudos nominales, armados con cuatro cañones de 100 y con capacidad para 70 minas. En estos barcos, que también han resultado de poco andar (12 ó 14 millas con temblores alarmanes de chimenea y superestructuras). Se suprimió parcialmente el sollado de minas, quedando la toldilla abierta y con el tren de minado al descubierto, lo que ha suprimido las portas de lanzamiento que llevan en su horrorosa popa cuadrada los Júpiter.

Los nuevos cañoneros *Pizarro*, también llevan un tren adicional de minas sobre la toldilla.

El *Neptuno*, con su pasear promociones a lo largo de nuestro litoral, es ya un cliente de nuestras aguas, y su silueta, con porte de crucero fin de siglo y garbo de barco auxiliar no combatiente, esta ya a dos dedos de sernos familiar con sus visitas de cumplido.

Los *Júpiter*, únicos por su estampa entre todas las marinas del mundo, se asoman, representados por este *Neptuno*, a nuestras machinas y nos muestra el escandaloso puzzle de su proa y chimenea de destructor francés, su puente de minador alemán y su popa rechoncha como la que los cruceros yanquis aprovechan orlada de catapultas, para guardar cuatro aviones de reconocimiento.

Puestos a ver cosas amarradas a nuestros muelles nos gusta mas el *Legazpi* –reciente sucesor en esta casa del *Vicente Yáñez Pinzón*– que tiene solera en la elegancia airosa de sus líneas. Y si Dios quiere, y el presupuesto lo permite, algún día montara su artillera –la suya– y se convertirá en un modesto barco de guerra aceptable.



## 26.- EL BENJAMIN DE LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA, EN SANTANDER

*Un costero con camarotes de pasaje*

*Diario Alerta, 20 de febrero de 1952*

Ayer entró, por primera vez en nuestro puerto, uno de los nuevos motores de Suardiaz: el *Maribel Riva*.

El *Maribel Riva* y su gemelo el *Linnette Riva* –son ya los segundos que se han construido en Gijón con este mismo nombre– son dos costeros de mil toneladas de desplazamiento y 750 de carga. Los primeros fueron dos costeros de 500 toneladas que se dedicaron en principio a romper el bloqueo aliado con mineral para los puertos alemanes de Francia en la pasada guerra. El *Linnette* se perdió y el *Maribel* pasó a ser el *Altair*, que, con el tiempo y buena voluntad, llegó a ser un barco montañés.



*Motonave Maribel Riva de Ángel Riva Suardiaz*



El nuevo *Maribel*, el *Maribel Riva*, es un barco que no nos gusta. Es el último barco que ha lanzado la industria española de construcción naval, pero, francamente, nos ha desilusionado.

### UNA EXCEPCIÓN

Es muy probable que sea un excelente barco, y su tamaño –una auténtica excepción en la flota mercante española– sea acierto. Lleva esta naviera un largo periodo de entrenamiento manejando costeros desde los primitivos *Goya*, los primeros costeros a motor, que no pasaban de la Estaca, hasta los actuales *Barcelona* y *Cajal*, con cerca de mil toneladas de carga útiles y muy posiblemente están bien estudiados desde el punto de vista comercial y técnico, pero vistos por fuera, y así de repente, no nos satisfacen.

Jamás se ha proyectado un cajón de higos tan absurdo y antiestético como ese puente y superestructuras, que dan al buque aspecto de club náutico flotante. Eso no es un puente de navegación, acaso lo fuera para un bacaladero operado en los bancos de Terranova. Pero para llevar aceite de Sevilla a Pasajes no hace falta un reducto cerrado a cal y canto, que impide absolutamente verificar la guardia al piloto como exigen los reglamentos. Desde ese puente no se puede vigilar a popa de las ocho cuartas por ninguna de las dos bandas absolutamente cerradas. Inconcebible.

Las superestructuras, pintadas de verde claro, como un cabaret, son todo un poema de mal gusto. ¿Y la chimenea, esa absurda y horrorosa chimenea de veinte centímetros del altura, no serán muchos más, empotrada en aquel adoquín de puente y que necesita un suplemento por la cara de popa de éste para poder ostentar los colores de la contraseña?

El *Maribel Riva* tiene un bonito casco “raised quarter”, una ampliación del de sus hermanos menores de contraseña *Juan Francisco*, *Juan Riva*, *Cristina Suardíaz* y *Ángel Ramón*, y además, lleva pasaje con bastantes comodidades.

### LOS VAPORES SE NOS VAN

Todas estas novedades que salen como las setas por todas partes nos llenan de angustia ante el hecho irrefragable de la ejecución de la sentencia de muerte

de nuestros vapores mercantes, los que nacieron casi con el siglo, arrogantes, próceres de arboladura, airosos de guinda y valientes como ninguno para la mar –eran barcos que no se partían-, cascos afilados, mangas sutiles y puentes bravos para hombres.

Así eran aquellos cargueros, los ancianos candrays, los changueros del tramp, de quienes decía Rudyard Kipling que, esperando fletes lamidos por todo los rincones del mundo, eran “como las desgraciadas mujeres que esperan a la puerta del arsenal de Portsmouth la salida de los marinos el día de paga”.

La marina de vapor y de “tramp a todo” se nos va sacrificada a manos de todo esto que va inundando los siete mares. Los vapores con chimenea engalanada del humo de Cardiff, las proas rectas y los masteleros rasgando nimbus rasos, se van quedando prendidos en las ingenuas marinas del muelle británico –Victoria Dock– con el nombre del capitán al pie entre mares de óleo. El humo vuelve a ser, poco a poco, algo raro sobre la mar.

Pero hay que reconocer que la familia de costeros de Suardiaz se ha transformado en una naviera que empuja y tiene trece barcos, que en definitiva es lo que cuenta.



## 27.- SUMERGIBLES DE ESPAÑA

*Diario Alerta, 6 de marzo de 1952*

El mes pasado nos trajo dos fotografías de submarinos, en el espejo diario de la vida española, a través de la prensa.

La primera fue un *U-Boot* germano, que había sido hundido en las costas canarias durante la pasada guerra y que ha sido reflotado felizmente. Se ha incorporado del fondo y ha emergido disfrazado con pústulas de roña y escaramujo, como un cadáver desenterrado. No sabemos como estará por dentro, pero su facha externa, al margen de este camuflaje de caloca y candeleros perniquebrados, da alguna esperanza de que pueda servir para algo.

El otro ha sido el *D-3*, el tercer submarino de la serie D, terminado en Cartagena por la empresa Bazán. ¿Saben ustedes cuando se proyectó la serie D? Pues nada menos que allá por 1931, de modo y manera que el *D-3* ha tardado unos veinte años en saltar de los planos al agua calentita y soleada del Mediterráneo.

### *LA SERIE D*

La serie "D" iba a ser, en principio, de doce unidades. En el año 1934 quedo reducida, sobre el papel, a seis. El año 1939 comenzó a construirse el *D-3*, que se terminó en 1941. El *D-3* se botó hace cinco años, y al fin se ha llenado el dique flotante, que ha albergado desde la puesta de la quilla al *D-3*, y a fuerza del telégrafo del barco con maniobras y marcha real, el *D-3* se ha aupado sobre los picaderos con ese aire tristón que tienen los barcos de guerra antes de ser entregados, alijos, inermes y pintarrajeados.

Los "D" desplazan 1.370 toneladas, tienen 84 metros de eslora, llevan un cañón de 120 y seis tubos de lanzar. Además, son bonitos, con una torreta airosa y el emplazamiento de la pieza a su proa.

Al mismo tiempo que van entrando en juego los de la D, se va dando de baja la chatarra anticuada que nos quedaba entre dos aguas.

### *SERIES ANTERIORES*

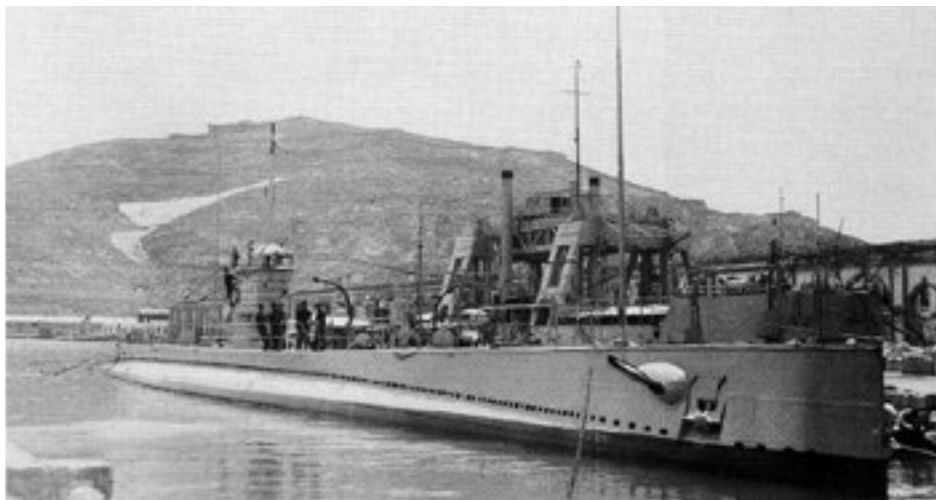
La serie anterior, la "C" constaba de seis unidades, que desplazaban 1.290 toneladas, se habían construido en 1927 y 28, tenían una eslora de 75,3 metros y un cañón de 76 mm y seis tubos. Al terminar nuestra guerra, solo quedaban a flote los *C-1*, *C-2* y *C-4*. El *C-4* fue hundido, tras unos años, en Palma de Mallorca, abordado por el destructor *Lepanto* durante unas maniobras. El último C, el *C-2* que fue convertido en barco-escuela en superficie, ha sido dado de baja hace unos meses. El *C-3*, hundido en Málaga, fue reflotado después de la liberación y desguazado en Cádiz. El *C-6*, hundido en aguas de la Concha, de Gijón, ha sido reflotado el año pasado.

Durante la República se construyó en Cádiz un único buque que iba a ser el primero de la serie E, pero fue vendido a Turquía, y hoy aún lo tienen en servicio con el nombre de *Güt*.

La serie "B", constituida por seis barcos, igualmente construidos en Cartagena entre 1921 y 1924, fue asolada durante nuestra guerra. Tan solo supervivieron los *B-1* y *B-2*, hasta hace unos tres años aun permanecía amarrado el *B-2* en la base del Ferrol, esperando el desguace. Eran de 715 toneladas, 49,1 metros de eslora, un cañón de 76 mm y cuatro tubos lanzatorpedos.

### *VISITANTES DE SANTANDER*

Los seis barcos de la serie "B", junto con los "C", fueron visitantes asiduos de la bahía en los veranos reales, cuando eran unos magníficos buques alrededor del *Kanguro*, aquél absurdo barco nodriza, desguazado hace poco en Cartagena y cuyas dos máquinas se han instalado, respectivamente, en los minúsculos guardacostas *Procyon* y *Pegaso*, microbio este último que ha estado precisamente hace unos días atracado en Calderón.



*Submarino C-3 en Cartagena junto al buque de rescate de submarinos Kanguro*

Y si nos remontamos un poco más, llegamos a los primogénitos de nuestra flota submarina, que fueron el norteamericano *Isaac Peral*, de 800 toneladas, un cañón de tres pulgadas y cuatro tubos a proa. No tuvo más compañeros y era un submarino indespintable con un casco muy fino.

Casi de su misma época, 1917, fueron los tres de la serie A que se construyeron en Italia y que sirvieron de escuela para tripulaciones que dotaron las series españolas. Estos A (*A-1*, *A-2* y *A-3*) eran unas criaturas de 310 toneladas en inmersión, 45 metros de eslora y solo dos tubos; tenían la popa cuadrada y durante una época se llamaron el *A-1 Monturiol* y el *A-2 Cosme García*. El que más vivió fue el *A-2* que aun estaba en servicio en 1932.

Antes de ellos las geniales concepciones del *Ictíneo* de Isaac Peral, convertida hoy en una estatua de jardín entre macizos de flores y azulejos. En realidad este "Peral", el "Peral" auténtico, era ya más que un barco experimental, pues desplazaba 77 toneladas y podía llevar tres torpedos. El primer balbuceo submarino con auténtico porte guerrero.

### *OTROS SUBMARINOS*

Además de los "D" tenemos ahora en las listas y en activo dos submarinos que se compraron a Italia durante nuestra guerra, que son el *Archimede* y el *Toricelli*, que se rebautizaron *General Mola* y *General Sanjurjo*.



## 28.- YA HAN ESTADO EN SANTANDER CINCO CAÑONEROS DE LA NUEVA SERIE DE OCHO

*Diario Alerta, 30 de abril de 1952*

De los ocho cañoneros que constituyen la última serie seria de nuestras construcciones navales militares, cinco han estado ya en Santander. Parece mentira que todos los miembros de esta familia gris, atracados en la Comandancia o Calderón, pasen desapercibidos en el mimetismo de sus estructuras. Porque aquí, mientras no abulten algo más de lo normal, todos los barcos de guerra son el *Tritón* o “el barco de guerra a secas”, en esta despreocupación absoluta que se siente hacia ellos.

Y sin embargo, ya han desfilado cinco en los contados años de su vida. De la primera serie, integrada por los *Pizarro*, *Hernán Cortés*, *Vasco Núñez de Balboa* y *Martín Alonso Pinzón*, han venido el *Hernán Cortés* y el *Vasco Núñez de Balboa*.

De la segunda media serie, constituida por los *Magallanes*, *Vicente Yáñez Pinzón*, *Sarmiento de Gamboa* y *Legazpi*, ya conocemos de vista al *Magallanes*, al *Vicente Yáñez Pinzón* y al *Legazpi*. Así pues, sólo nos faltan el *Pizarro*, el *Martín Alonso Pinzón* y el *Sarmiento de Gamboa*.

### *DISTINTO DE LA PRIMERA SERIE*

La primera serie usa como distintivas franjas blancas en la chimenea. El *Pizarro* lleva una solo, dos el *Hernán*, tres el *Balboa* y cuatro el *Martín Alonso*. La segunda media serie las usa rojas, empezando el *Magallanes* con una, el *Pinzón* dos, tres el *Legazpi* y cuatro el *Sarmiento*. Cada uno lleva, además, en sus amuras el escudo respectivo de su nombre.

Rompió la marcha en nuestra bahía el *Vasco Núñez de Balboa*, que atracó en el muelle de Calderón en el verano de 1947. Estuvo un día y no volvió a aparecer por estas aguas.

El *Hernán Cortés* entró por primera vez el 24 de agosto de 1948. Desde entonces nos ha seguido visitando irregularmente en nueve veces.

El *Magallanes* vino el 4 de febrero de 1949, también atracó en Calderón y tampoco ha vuelto desde entonces.

El *Vicente Yáñez Pinzón* nos hizo su presentación de credenciales el 27 de septiembre de 1949. Cambió su puesto con el *Tritón* y se quedó de base en nuestro puerto. El día 3 de enero de 1952 entró por última vez, y precisamente de arribada. Eran los días duros de los memorables temporales de final y principio de año.

El *Legazpi*, el benjamín de la familia, con sólo unos meses de vida en su haber, entró el día 12 de enero de este año, y volvió tres veces más.

### *SOBRE EL PAPEL 20 NUDOS*

A pesar de su armamento incompleto (a todos les faltan los montajes dobles para los que fueron proyectados), son unos barcos de preciosa estampa y líneas elegantes. Desplazan 2.200 toneladas y pueden dar sobre el papel 20 nudos. En realidad su clasificación encaja con el tipo de buque que mundialmente se denomina, con impropiedad, "fragata" desde la última guerra, destinado fundamentalmente a la escolta y protección de convoyes, etc.

La serie de descubridores no es nueva en las listas de nuestra Armada, precisamente entre los cañoneros.

Construidos en 1895, hubo los gemelos *Hernán Cortés*, *Pizarro* y *Vasco Núñez de Balboa*, de 300 toneladas, 47 metros de eslora y dos cañones de 57 mm., eran como yates de graciosos y blancos.

Un *Martín Alonso Pinzón* y un *Vicente Yáñez Pinzón*, también gemelos, fueron construidos en 1891, eran de 571 toneladas, casco de hierro y llevaban dos



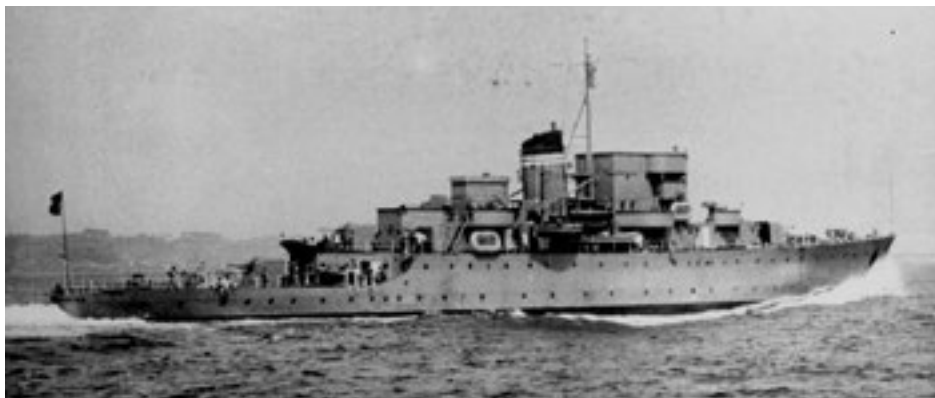
cañones de 120 mm., uno a cada banda y dos tubos lanzatorpedos, también a las bandas y a proa.

Tenían una silueta muy característica con un gran botalón y aparejo de goleta. Primitivamente se llamaron *Audaz* y *Nueva España* respectivamente.

### *EL MAGALLANES TUVO UN TOCAYO*

El *Magallanes* tuvo un tocayo antecesor construido en 1855, tenía 524 toneladas, era de hierro y llevaba tres piezas de 120 y un tubo de lanzar. Fue clasificado en una época como ¡crucero de tercera clase! Y tuvo tres gemelos que fueron los *General Lezo*, *General Concha* y *Elcano*.

Los nuevos cañoneros de chimenea caída y volumen de fuego en retirada, con casco finísimo y proporciones armoniosas de quilla a perilla, presumen de nuevos en su turnarse por frente a nosotros con la promesa en su engañosa estampa de velocidades ilusorias. Son bonitos y ya es bastante.



*Cañonero Hernán Cortés de la Armada Española*

El *Hernán Cortés* reposa quietudes en el paréntesis doblado del muelle de la Comandancia. Le queda por la proa toda una vida con su incógnita de paz o guerra. Y don Federico, que a cada nuevo mando se nos presenta con un nuevo galón junto a su laureada –*Uad Martín*, *Tritón* y *Hernán Cortés*– se vuelve a sentir santanderino por unas horas.

## 29.- CARGUEROS DE BREMEN

*Diario Alerta, 30 de julio de 1952*

Ha entrado el *Hércules*. Con la suya son ya exactamente cincuenta las veces que la bandera azul y amarilla de la Compañía naviera Neptun de Bremen nos visita, desde la reanudación de sus actividades, terminada la segunda guerra mundial. Hasta un total de dieciocho “chinchas” diferentes hemos visto durante este tiempo. Ha sido escandalosamente prolífica la vieja naviera germana, que se ha colocado con sus barquitos casi de papel a la cabeza de las contraseñas extranjeras que vienen a estas aguas, en el mercado mundial de fletes. Es una prueba –soñemos que así fuera– de viejo afecto esta constancia, que pone una nota conspicua en la monotonía de “*Montes*” y “*Cabos*” aburridos de cabotaje.



*Motonave Alexandros K. ex Hércules de la Compañía Neptun de Bremen*

El primer Neptun, celebrado con alborozo desde estas columnas, fue el *Olbers*, que entró el 27 de abril de 1950, tras cinco años de paz. El segundo fue el *Thesseus*, un veterano ya en nuestras aguas antes de la contienda, que entro el 31 de abril; el tercero fue el *Fauna*, el 17 de julio. Luego, todos los

demás; desde entonces no han faltado a la cita de nuestra escala el *Feronia*, *Pylades*, *Arión*, *Vesta*, *Hestia*, *Hércules*, *Latona*, *Delia*, *Niobe*, *Zeus*, *Helios*, *Fauna*, *Theseus*, *Venuz*, *Victoria*, *Olbers*, *Mercur* y *Minerva*.

Estos han sido nuestros visitantes. Nuevos unos, y viejos con retoques postbélicos los otros, pero todos ellos de pulcritud y las líneas caprichosas y un tanto extravagantes, que fueron siempre patrimonio de naviera. Hasta los más viejos presumen con sus superestructuras color crema, sus chimeneas de pegote y las cortinillas coquetas a través de portillos cuadrados que hablan de confort y casi de hogar.

El *Pylades*, un auténtico “chinche”, y del centro a popa con la marca indudable de los cargueros de su época, 1906, batió hace siete días el record con diez entradas en nuestro puerto, descargando siempre estas misteriosas y escasísimas eslingadas de carga general, que defiende con tesón en su milagrosa línea regular, prodigio inconcebible de contabilidades misteriosas.

Viene en segundo lugar el *Fauna*, con seis entradas seguido del *Feronia*, otro anciano, con cinco y luego el *Thesseeus*, con cuatro. Los de mayor porte han sido el *Zeus* y el *Minerva*, casi gemelos, construidos en 1939, con un arqueo bruto de unas 2.500 toneladas y los menores el *Mercur*, el *Venuz* y el *Pylades*, un prodigio de fealdad y simpatía.

Ahora que nos hemos convertido en un puerto tranquilo, solo “tramping” apenas, sin mineral, cuando el tonelaje mundial ha remontado en quince millones de tons, cifra de 1939 y nosotros lo ignoramos en nuestra forzada espera.

La llegada de estos forasteros, es como la visita del que viene de la ciudad, cuenta cosas y viste modas escandalizantes, y habla de un mundo ignorado que se presiente millas allá.

La contraseña listada de azul y amarillo rompe esta clausura menor que tenemos con el mundo de los barcos, un mundo que crece y se renueva con una celeridad insospechada y nos habla de ello con el lenguaje mudo y locuaz de sus pabellones flameando en Maliaño al noroeste, entre nubes de sosa,

mientras en el trinquete, en el penol de la verguilla, la cortesía naval cede un sitio de honor a nuestros colores.

Y querríamos un día, en la plenitud de los tiempos, una resurrección gloriosa de todos los “chinchos” de la Neptun que nos visitaron en vida, fondeados a la gira en el Josafat de nuestra bahía –un valle en el mar– inundando la canal con la antología gloriosa de sus nombres heroicos, constantemente alojados en nuestras aguas a pesar de los años y las guerras.



## 30.- LA FALLIDA CINTA AZUL: LA DEL *FLANDRE*

*Diario Alerta, 10 de agosto de 1952*

La aventura del *Flandre* ha terminado mal, como en las películas de moda. La prensa francesa se disparó, a la vista del triunfo del *United States*, profetizando –reminiscencias nostálgicas de los felices tiempos del *Normandie*– que la cinta azul, otra cinta azul con minúscula, menos azul y menos marinera, a base de buena cocina y buen confort, podía ser para el *Flandre*, el primer auténtico liner francés de la postguerra.

Lo de la cocina francesa muy probablemente habrá ido bien, pero la llegada del paquebote a Nueva York, desplazando una peregrinación penosa de Sandy Hook a Manhattan en medio de un rosario triste de remolcadores, ha resultado poco airosa.



*Trasatlántico francés Flandre de la Compagnie Général Trasatlantique*

Los “hierros” del *Flandre* –así se llama a la máquina en el argot marinero– se han portado mal. Y ha sido una pena, porque el prestigio de la Trasatlántica francesa en el Atlántico Norte está bien merecido y ésta es una desgracia más a añadir a su historial luctuoso.

La Trasatlántica lleva sobre sus costillas una carretada trágica de recuerdos. El *L'Atlantique* se incendió en pleno viaje. Años más tarde le seguía el *Paris*, atracado en el antedique de El Havre. El *Paris*, uno de los más lujosos gigantes de Francia, zozobró y se acostó en el agua embotellando, en el dique seco, al *Normandie*, que estaba limpiando fondos. Hubo que amputarle los palos y la chimenea para liberar a su hermano mayor.

Lo del *Normandie* en Nueva York, que empezó también por incendio y terminó con naufragio y desguace, está todavía bien reciente. El *Champlain*, el guayabo aerodinámico de la flota, chocó con una mina y se hundió en el canal de la Mancha.

Cuando llegó la paz, Francia no tenía apenas correos. El esfuerzo de la postguerra comenzó con el reacondicionamiento del antiguo cinta azul alemán *Europa*, que fue rebautizado *Liberté*, y del *Ile de France*, que fue totalmente modernizado, suprimiéndosele una de sus tres chimeneas.

El *Flandre* y su gemelo el *Antilles*, aun en construcción, eran con sus 20.000 toneladas el estirón final de la industria naval francesa. Porque el *Flandre*, el pobre *Flandre* con sus máquinas protestonas, es un barco precioso con la gracia elegante de sus líneas genuinamente francesas. Un *Normandie* de vía estrecha con una solo chimenea y sin pretensiones. Podríamos asegurar que es el barco más bonito que se ha botado en el mundo tras el esfuerzo guerrero del último fregado mundial y se merecía un poco más de suerte.

La Compagnie Generale, con su contraseña blanca y terrestre llena de letreros cabe el disco rojo, ha sido el más serio rival de la Cunard en la porfía del Atlántico Norte. Ahora que Inglaterra va perdiendo el reino de los mares, con la cinta azul fuera de casa y su flota mercante en segunda fila, viene el *Flandre* con su mala pasada a precipitar este ocaso marinero de Europa, que nos mete el corazón en un puño.

Nuestro puerto no fue nunca santo de gran devoción para la Cunard pero no faltaron en los veranos reales los cruceros de turismo y sus chimeneas rojas, el coronamiento y los dos aros en negro, fueron tan solo clientes de ocasión. La Trasatlántica francesa, por el contrario, era de casa. El *Mexique*, el *Cuba*, el *Perou* y tantos más que servían la línea de Centroamérica se los conocía en Santander de memoria cuando se asomaban a pedazos por las bocanas del muelle.

Por eso nos ha picado la curiosidad por la “boutade” del *Flandre* en su viaje inaugural. Eso de que los percances en las turbinas son moneda corriente en la mar, es un precio demasiado caro para trasatlánticos con ganas de armar su propia competencia.



## 31.- LA FLOTTE SE DEJA VER UN POCO

*Alerta, 15 de agosto de 1952*

El *Grenadier* es el primer “subchasser” que vemos por estas aguas. Para nosotros una novedad, aunque a dos pasos de aquí, en la dársena de Axpe, descansa el *Blue Arrow*. El *Blue Arrow*, gemelo del *Grenadier*, es el yate de Aznar, como si dijéramos el *Monte* de lujo de la naviera, y pintado de azul, como lee su nombre de paz, se aburre los inviernos en la vecina ría, hambriento de gas-oil y fiestas de sociedad. Demasiado motor y demasiada poca cubierta.

Y por eso, éste *Grenadier* de la Armada francesa es nuevo de puntas adentro. Es uno de los primeros submarine chassers de la Armada yanqui, el antiguo *PC 625*, de los que en 1944 se cedieron en número de 30 a la Marina francesa, que los clasificó como escorteurs de la clase Carabinier.

Los “PC” son unos barcos derivados de un modelo preguerra de 1938, el *PC 451* y *452*, y han venido a ser una evolución de los “SC”, que tenían el casco de madera.

Se construyeron –solamente en la primera tanda 362 unidades– en el lago Michigan en 1940. De allá a la mar. Todos llevan dos hélices y diversos tipos de motores diésel. Cuando terminó la guerra, cincuenta de ellos, aún en construcción, fueron cancelados, y una gran parte cedida a diversos aliados. En Portugal se compraron seis: *Sal*, *Sao Tiago*, *Sao Tomé*, *Sao Vicente*, *Flores* y *Madeira*, que figuran en las listas de la Armada vecina desde hace ya varios años. Una buena parte del stock guerrero ha sido dada de baja para su transformación en yates de recreo.

Son de 280 toneladas, 20 nudos y 173 pies de eslora, y en su versión original armaban dos piezas de 3 pulgadas, varias máquinas pequeñas antiaéreas y dos rampas para lanzamiento de cargas de profundidad. Estos cazasubmarinos, con su fino casco de acero des aspecto endeble y que



recuerda las construcciones de “la tijera”, son el eslabón perdido entre el barco serio y la lancha. Un difuminado eslabón entre el ser y el no ser, en el orden de las ideas puramente estéticas. El tipo inmediato superior, que es el *PCE*, que tanto vimos durante la guerra convoyando por los siete mares, a pesar de no tener chimeneas, era un barco y se recortaba en el horizonte salpicando de pimienta guerrera la masa heterogénea del convoy. Los “SC”, que son el tipo inmediato inferior, son ya una auténtica lancha de casco de madera.

Aquí, en Santander, hace unos años entró una de este tipo, la *CH-107* (antigua americana *SC-693*), también con pabellón francés, y atracó en Calderón, proa al oeste. Solo estuvo unas horas.

Esto de tener entre nosotros un antiguo “PC”, como quien dice un juguete made in USA, precisamente en el corazón de los U.S., nos lleva la imaginación a su peregrinación a través de Saint Clair River, del canal de Willard y del San Lorenzo finalmente, con sus esclusas de 80 metros. Después la mar, toda la mar de veras, un Atlántico Norte interminable y gris, sin más acaecimientos que las cuadrículas monótonas del Pilot Chart y la inquietud vigorosa de la guerra. Y la paz en Francia.

Ha tenido suerte este “PC”, que al llegar a una Marina más modesta ha conseguido para empezar un bautismo, el *Grenadier*, y la seguridad de unos mimos en activo. La perspectiva del “seal peel” y las cubiertas de plástico, para ensardinarse en el tabal recto de un dock de Baltimore, no es un final decoroso para un barco de guerra.

Por lo demás el pompón rojo y la camiseta a rayas paseando por el muelle nos retrotrae bastantes años atrás, cuando las unidades de la escuadra francesa eran pieza forzada del puerto santanderino. Nos han gustado estas 280 toneladas eficientes y bien aprovechadas que dan la nota precisa de la gentileza naval yanquifrancesa.



## 32.- YA HAY UN NUEVO *MAASDAM* PERO NO LO VEREMOS EN SANTANDER

*Diario Alerta, 9 de septiembre de 1952*

Cuando llegaban los paquetes holandeses se perfumaban las machinas desde La Monja a la de los correos, con el aroma de los fardos de tabaco estibados sobre el muelle de tablas.

Los barcos de la Holland Amerika Linie, preciosos barcos y nuevos entonces, con la sonoridad exótica de sus nombres terminados en “*dam*”, abrían sus escotillas generosas repartiendo los fardos morenos entre un hormiguero de hombres desde el puntal penol a la Tabacalera.

Los correos holandeses, chimeneas amarillas con doble franja verde y blanca al medio, eran las misses perfumadas en la solicitud de nuestras aguas, asiduas de los trasatlánticos franceses, ingleses y alemanes. La vera efigie del *Statendam*, con perspectiva telescópica doblada sobre la arista de la casa de Wad-Ras (1), esperaba la venida real de sus hermanos en carne y hueso –acero– a la intemperie escalofriante de su perenne guardia callejera. Desde que empezó nuestra guerra los correos holandeses nos faltan, y no hemos vuelto a saber de ellos.

Una tarde helada del río Delaware, en Filadelfia, por el portillo abierto del dock 52, vi subir al *Spardaam*, me pareció viejísimo, con una sola chimenea, la auténtica, y desentonaba positivamente del conjunto, lo mismo que nosotros. De los demás, ni una sola noticia. Ahora, de repente, nos llegan dos: el desguace del *Volendam* y la botadura de un nuevo *Maasdam*.

---

(1) Se refiere al anuncio de la Holland America Line en la esquina del edificio situado entre las calles Hernán Cortés (ex Wad Ras) y Las Infantas, en Santander.

Pero este nuevo *Maasdam*, es descorazonador y no tiene nada que ver con el viejo *Maasdam*, tan amigo de nuestro puerto. Lo duplica en tonelaje y lo abrumba en fealdad. Sus superestructuras masivas –adiós las verandas ingenuas– terminan con una chimenea tipo Valensi, delgadísima y casi plana, como un ala de avión hincada sobre la cubierta de botes. Por lo demás, magnífico este nuevo *Maasdam*, que no vendrá nunca a Santander, y nos trae a la memoria la de su antecesor.

El primer *Maasdam* de la flota se construyó en 1872, era de 253 pies de eslora y 1.705 toneladas de registro, cubría la línea de Nueva York en 16 días, ayudado con velas. El segundo se botó en 1889, con más de 4.000 toneladas y 420 pies, tenía cuatro palos, y también sirvió en la línea de Norteamérica hasta 1902, en el que se vendió. El tercero, en 1921, fue el nuestro; era de turbinas, y desplazaba 13.000 toneladas y vestía dos elegantes chimeneas en caída. Con sus gemelos *Leerdam* y *Edam*, sirvió en la línea de Cuba y Méjico, y esta circunstancia fue la que nos hizo conocerlo en Santander. Al llegar la guerra se perdió de vista, no lo volveríamos a ver jamás. En junio de 1941 fue torpedeado por un submarino alemán y se hundió.

Ahora hay otro *Maasdam* en la línea de Nueva York, pero la noticia nos llega con la frialdad amarga de los sucesos familiares ausentes. Todo queda reducido a una fotografía dedicada y a la promesa de una visita a nuestra casa, problemática, que nunca se cumple.

Y nos quedamos esperando el milagro de la llegada a nuestras aguas del nuevo *Maasdam*, este pariente indiano que nos ha salido con la aureola lejana y mítica de sus millones convertidos en líneas aerodinámicas y una chimenea con un plano sin “flap”.



## 33.- EL *PUEYRREDON* QUE VA A VISITAR NUESTRO PUERTO

*Diario Alerta, 24 de septiembre de 1952*

El día 7 de octubre llega el *Pueyrredon*. Es un antiguo acorazado argentino, relegado a guardacostas y destinado a buque-escuela. Es la primera vez que viene a Santander un barco de guerra argentino, y bien se merece el honor de que hagamos de él un poco de historia.

El *Pueyrredon* con su inconfundible silueta fin de siglo, es un acorazado venido a menos y uno de los barcos típicos del mundo entero, representativo de una versión original italiana que alcanzó un éxito casi sin precedentes. Tan solo la llegada del *Dreadnought* inglés o del *Michigan* americano pueden compararse como sucesos de construcción naval a la aparición de los *Garibaldi*.

Eran los últimos años del siglo en plena furia pre-dreadnought, cuando la ingeniería naval italiana concibe un buque acorazado de unas 7.000 toneladas con ciertas características de crucero, y que cada país lo encuadro en sus listas, clasificándolo a gusto de los respectivos Estados Mayores. Diez barcos iguales se construyeron, de los cuales seis fueron para la Argentina, uno para España y los tres restantes para la propia Armada italiana. El proyecto original era de un buque de unas 6.700 toneladas, cien metros de eslora, 18,4 de manga y 7,3 de puntal, con dos máquinas de triple expansión de 13.000 HP alimentadas por ocho calderas Yarrow que desarrollaban 20 nudos, dos hélices y 1.000 toneladas de capacidad de carboneras. Su armamento inicial consistió en dos torres sencillas a crujía de 254 milímetros y 40 calibres, una a proa y otra a popa – luego ya veremos como se modificó – y el armamento secundario se componía de diez cañones de 150 milímetros, distribuidos en batería, a mas de seis de 150 milímetros, en montajes sencillos sobre el alcázar y cuatro tubos lanzatorpedos bajo la flotación en la roda. La protección máxima era de 150 milímetros, 130 milímetros en las torres y 40 milímetros en cubierta.

La silueta era inconfundible, con dos chimeneas rectas, entre las cuales arbolaban el único palo con cofas militares: eran de cubierta corrida y proa de espolón.

El primero se empezó en los astilleros de Ansaldo Sestri Ponente, corría el año 1896 e iba a llamarse *Giusseppe Garibaldi*, destinado a la escuadra italiana. Estando en construcción fue comprado por el gobierno argentino quién lo rebautizó *Garibaldi* a secas. Entonces el Estado Mayor italiano reservó el nombre de *Giusseppe Garibaldi* al segundo de los barcos que se construía igualmente en los mismos astilleros. El gobierno argentino compra igualmente este buque y lo rebautiza *Pueyrredon*.

El éxito militar y marino de aquel tipo de buque fue clamoroso. La Argentina adquiere seguidamente los *General Belgrano*, *General San Martín*, *Roca* y *Mitre*, que se construían todos para Italia en los astilleros de Orlando Liorna.

España compra entonces un nuevo *Giusseppe Garibaldi*, que iba a ser para Italia, y lo rebautiza *Cristóbal Colón*. Por fin, la Armada italiana consigue conservar tres unidades análogas, que se empiezan a construir con los nombres de *Giusseppe Garibaldi* (el cuarto que se construía con ese nombre), *Francesco Ferruccio* y *Varesse*.

El gobierno español pensó en adquirir otra nueva unidad gemela que se había de llamar *Pedro de Aragón*. El desastre colonial lo dejó todo en la carpeta de los proyectos.

Ya tenemos los diez *Garibaldi* a flote. La tragedia heroica de nuestro *Cristóbal Colón*, enviado al sacrificio de Cuba sin haberle sido instalada aun la artillería principal, fue el bautismo de sangre y fuego de la serie. El 3 de julio de 1898 se hundía acosado por la escuadra del Sampson en el combate de Santiago. Fue el último que cayó de nuestros buques.

La historia de los seis *Garibaldi* argentinos es copiosa e interesante. En principio, el *Garibaldi* tuvo una modificación, que fue la sustitución de la torre simple de popa de 254 milímetros por una torre doble de 200

milímetros. El *General San Martín* cambió sus dos torres sencillas de proa y popa por otras dos dobles de 200 milímetros.

Los *Roca* y *Mitre*, aun en grada, cambiaron sus nombres por los de *Moreno* y *Rivadavia*. Sin terminar su armamento, la Argentina firmó el tratado de paz con Chile de 1903, y como consecuencia del mismo se deshizo de los *Moreno* y *Rivadavia*, vendiéndolos al Japón, quien los cambió sus nombres por los de *Kasuga* y *Nisshim* respectivamente. El *Kasuga* cambió su torre de popa por una doble de 203 milímetros y el *Nisshim* las dos simples de proa y popa por dos dobles de 203 milímetros. Los dos participaron brillantemente a las órdenes del almirante Togo en los combates de la guerra rusojaponesa.

El *Nisshim* fue desguazado en 1933 y el *Kasuga* se mantuvo en servicio hasta la segunda guerra mundial. Fue capturado a flote por los aliados en Yokosuka y hundido a continuación.

El tratado de 1903 entre Chile y Argentina trajo también como consecuencia el desarme del *Garibaldi* y del propio *Pueyrredon*, que pasaron a la situación de reserva. En 1930 se reformó a los *Belgrano* y *Pueyrredon*, que pasaron de nuevo al servicio activo. Se les cambió su palo central por uno, también central, de trípode, se les suprimió la batería del reducto, instalándoseles ocho piezas de 120 mm. y 40 cal. en montajes sencillos, tres a babor, tres a estribor y dos a proa.

En 1934 se dieron de baja y se desguazaron los *Garibaldi* y *General San Martín*, y poco después los *Belgrano* y *Pueyrredon*, demasiado viejos ya para figurar como tales buques de línea, fueron destinados el primero como buque nodriza de submarinos en la base de Punta Belgrano y el *Pueyrredon* como buque escuela. Los dos clasificados como guardacostas-acorazados.

Dentro de unos días la silueta simétrica y maciza del *Pueyrredon*, o un “va o viene” con medio siglo y la historia vivida de la Marina de su país, se nos entrará majestuosamente por la barra. Aparte de la emoción del saludo cordial a la nación hija, la llegada del *Pueyrredon* nos va a revivir al natural la estampa romántica y marinera de tiempos idos.

Y nos va a parecer tener ante nosotros, el espectro vivo del *Cristóbal Colón*, el mejor de los buques que perdimos en Cuba.



## 34.- LOS TRES MEJORES BARCOS DE CARGA DE TODA ESPAÑA SON SANTANDERINOS

*Diario Alerta, 18 de octubre de 1952*

“Bajo dos Banderas”, así ha titulado un periódico de Manchester, hace unos días, una nota que pudiéramos llamar de sociedad naval. Con esa confianza característica con que los ingleses –tan celosos por otra parte de sus glorias del mar– tratan las cosas de sus barcos y con un envidiable sentido del humor tibio, al hablar con cercanía sencilla, del arriado del Red Deuster, –el británico “con trapo de polvos” rojo de la Marina Mercante,- y su sustitución por la bandera nacional española. Los ingleses lo cuentan sin darlo mayor importancia, y despiden cariñosamente a su *Danby* con unos golpecitos en la espalda y los deseos de buena suerte.

El *Danby*, un clásico barco de los astilleros de Gray y de la flota carguera de Ropnar, se ha abanderado en España con la matrícula de Santander. Estaba alijo en el muelle de Trafford, aguas arriba del Mersey, y repentinamente sobrevino con la noticia de su venta a España, la desbandada precipitada de los tripulantes, que abandonaron los camarotes con los embonos claveteados de misses rubias y los ceniceros humeando aún de colillas rubias también.

El *Danby*, pintado de verde gris oscuro con cintón y la “U” internacional como contraseña en la chimenea, perdió en una semana la vitola británica y el desaseo en cubierta para convertirse en un mercante español de primera especial. Sobre la redondez exuberante de su popa de crucero se borró la matrícula West Hartlepool y nació la de Santander clara y sonora. Entonces el *Astro*, ya español y pejino, con el injerto de nuestros colores sobre su clásica silueta británica de pozos y proa lanzada, se despertó a la vida con la alegría de sus fuegos escapando en espiral hasta el techo raso de un Manchester sucio de humo y bruma.





*Vapor Astro de la naviera del mismo nombre*

Y empezó a largar amarras, desencapillando los norays ahogados de gazas, y a cada chapuzón negro y breve de los cabos, desbocándose sobre los cabiroles del molinete en nubes de vapor escandalosas, se alegraban las entrañas del nuevo barco, bautizado con la "U" todavía. Y la de acá izada a popa en rojo y amarillo y largada al tope en el blanquirrojo de nuestra matrícula.

El canal de Manchester se descosió ante la roda y apareció Liverpool, la ciudad de la mar y los barcos, ante los mapas estáticos de las anclas trincadas en los escobenes. Y Liverpool, embarazada de tramps y correos rezumando petróleo y humo –adiós los tiempos que las cosas marineras olían a brea y salitre–, despidió en la maniobra de un cambio de Práctico, al navío ex británico que supo de los siete mares con su "red duster" en la popa.

Después de catorce años dejaba las Islas por primera vez sin la bandera mercante inglesa, que un día triste de enero de 1938 se izó en West Hartlepool en el casco recién botado para la flota de sir R. H, reinando entonces la "red ensign" por la faz de los mares del globo. Todo el gran secreto de su inquietud guerrera en plena vida se ha perdido definitivamente.

El *Danby*, ex combatiente de las últimas quintas, ha cambiado de nacionalidad y se busca el arrimo templado de nuestras costas, con la caricia de oro de nuestra bandera soleada.

Desde hace unos días, los tres mejores barcos de carga españoles son santanderinos....



## 35.- RÍAS ALEMANAS

*Diario Alerta, 13 de noviembre de 1952*

El *Ría de Muros*, patriarca de la flotilla de los “rías”, ha desafiado con sus cuarenta y ocho años las tarascadas del Cantábrico y se ha plantado en Maliaño con un cargamento completo de sulfato amónico. El viejo ex alemán de Rostock rinde en su generoso esfuerzo el máximo, relegado hasta hoy a su triste cualidad de carbonero con patente de eternidad asturiana. Por eso estas escapadas suyas a Safí o Dunkerque, tienen aires de audacia y son como remembranzas de su juventud.



*Vapor Ponte Pedrido ex Ría de Muros*

El *Ría de Muros*, como sus compañeros de fortuna *Ría de Ares*, *Ría de Camariñas*, *Ría de Corme*, *Ría de Pontevedra*, *Ría de Vigo* y *Ría de El Ferrol*, tiene partida de bautismo alemana y alemanes eran en su totalidad cuando los sorprendió la segunda guerra mundial en aguas jurisdiccionales españolas. Condenados a esperar el fin de la contienda desde la neutralidad, criando percebes en sus fondos, prefirió el gobierno alemán su venta al español,

que los incorporó, a través del I.N.I. a la Empresa Nacional Elcano, y de la que fueron sus primeros barcos asociados a los “*Castillos*” que revertieron procedentes de la Gerencia de Buques del Estado.

Los *Ría de Ares* y *Ría de Camariñas* eran dos gemelos de la Oldenburg, aquella compañía de Hamburgo cuyos buques, con nombres ibéricos y chimenea amarilla franjeada de azul y rojo, venían regularmente a Santander con maderas del Báltico. Se llamaban *Sevilla* y *Larache*, eran construidos en 1922 y de unas 2.700 toneladas de carga. El *Ría de El Ferrol* era igualmente de la Oldenburg, y fue el *Porto* de 1921 y 3.250 toneladas.

El *Ría de Pontevedra*, también un antiguo conocido nuestro el *Hundseck*, de la compañía Hansa, la de la de la Cruz de Hierro en la chimenea, fue construido en 1923 y carga unas 2.700 toneladas.

El *Ría de Vigo*, el grandullón de la familia, con 6.500 toneladas de carga y construido el año doce, se llamaba *Helios* y pertenecía a la compañía de August Belten, ese armador de Hamburgo que hace unos meses nos envió precisamente un magnífico *August Bolten* de la postguerra.

El *Ría de Corme* era el *Diana*, de Schmidt, construido en 1924 y que cargaba 2.500 toneladas. Y éste *Ría de Muros*, que llega hoy pintado de negro y ocre como los semaneros británicos del cabotaje, era el *Spica*, de la compañía Ahrens.

Cuando los “rías” izaron el pabellón nacional, estrenaron en España los colores de la Elcano con las chimeneas carmín y negro y el rombo con el anagrama ENE. Así navegaron unos cuantos años hasta que poco a poco se han ido vendiendo a navieras particulares.

El *Ría de Pontevedra*, después de un largo periodo de alquiler, pasó a la flota de Aznar con el nombre de *Monte Betayo*, hoy se llama *Benjamin* y es de la Naviera Astur-Andaluza. Este ha sido el único “Ría” que ha cambiado de nombre. Los dos gemelos *Ares* y *Camariñas* pasaron a la flota de Cofruna, pintados de casco gris y chimenea amarilla. El *Ría de El Ferrol*, a la Siderúrgica Asturiana y el *Ría de Vigo*, a la Naviera Morey.

Uno ha faltado a la lista el *Ría de Corme*, que en el invierno de 1946 se hundió en las costas inglesas durante un temporal. Fue reflatado y remolcado hasta Bilbao. Allí se quedó con los palos tronzados en la dársena de la Benedicta, buena antesala de presuntos cadáveres para el desguace. Y efectivamente el *Ría de Corme* no se volvió a reconstruir jamás.

La geografía gallega desde Prior a Silleiro, en el capricho geológico de sus aprendices de "Fijord", se ha encarnado en acero en los siete barcos de Elcano, que han ido buscando poco a poco su acomodo definitivo.

El *Ría de Muros*, un hermanastro hoy de los pequeños "*Minas*" de la naviera del Nalón, descansa de las inclemencias del golfo con su actual uniforme de carbonero de última fila y es como una estampa de la eterna marina del mineral, tan humilde de hábitos hoy como hace más de medio siglo.



## 36.- DOS REGALOS DE REYES

*Diario Alerta, 8 de enero de 1953*

Los Reyes nos han dejado en la bahía la sorpresa de dos barcos españoles nacidos a la vida activa por segunda vez y que han hecho su aparición en nuestras aguas con el reciente traje de bodas. Sus segundas nupcias con la mar, discretas en razón a la edad madura de los contrayentes, apenas si trascendieron fuera del mundillo naviero.

Pero los Magos nos los han metido por los ojos uno detrás del otro en la inclemencia escandalosa de este mediodía con depresión y chubascos, para que los veamos de nuevas y tengamos nuestro regalo-sorpresa en el zapato hermoso y destartelado de nuestra bahía.

El *Reina del Pacífico*, en la holgura de su borneo, ha dado paso aguas adentro al *Capitán Segarra* primero, y al *Mina Cantiquín*, poco después.

El *Capitán Segarra* ha hecho su entrada después de casi ocho años de ausencia dolorosa, vestido de blanco, con pescantes de gravedad y aire modernista. En 1945 hizo sus últimos viajes en la línea de Canarias, con escala en nuestro puerto. Un incendio en las islas y un conato de varada en el Norte culminaron con el naufragio en los bajos de Las Puercas, a la boca de la bahía de Cádiz, en una recalada con niebla desde Cabo San Vicente. El *Capitán Segarra* desgarró sus fondos en los bajos de piedra gaditanos y agotó inútilmente la paciencia del *Consort* y algún otro remolcador de Gibraltar que se las prometieron felices con el salvamento. Al cabo de bastante tiempo, cansado de aguantar la marejada contra su costado, se dejó reflotar obediente a los tirones de un remolcador valenciano, el *Angela Comes*. Después lo llevaron a los astilleros de la Unión Naval de Levante y esperó pacientemente años y años el turno para volver a la mar, a dos dedos del desguace. Pero ha vuelto, con un poco menos de chimenea y sin los "samsons" de carga de la toldilla, tan característicos suyos.



*Vapor mixto Capitán Segarra de la Compañía Trasmediterránea*

Nuestro Kurt Carlssen español, el Capitán Segarra fue hundido valientemente con su barco en 1914 en aguas de Irlanda, sigue navegando desde el espejo de popa de un barco de la Trasmediterránea.

El otro novedoso ha sido el *Mina Cantiquin*. Un *Mina Cantiquin* que no tiene nada que ver con aquél salido de lo que fue nuestro gánguil de la Junta, *Astillero*.

El primer *Mina Cantiquin* se perdió el invierno pasado en las costas inglesas del Canal de la Mancha, en un viaje extraordinario y excesivo para sus años. Nuestra vieja carretera del dragado, trasformada en un curioso carbonero de 750 toneladas, se quedó definitivamente en el sudario británico de la niebla y la mar gruesa. La Naviera del Nalón, su armadora, se ha fabricado este otro *Mina Cantiquin* que hoy nos visita con el nombre por primera vez, a expensas de una anciana unidad de nuestra flota: el *Rola*. Y su chimenea, proporcionada a la vetusta estampa del casco, ha sido cambiada por un tubo ridículo rebasado por las mangueras de ventilación a calderas, al mismo tiempo que, ampliamente mejorado el confort de las superestructuras, lo han dotado de un puente más. El palo trinquete se ha trasladado al castillo y de su fogonadura primitiva nace el muñón amputado de una samson con un puntal

que se guarne en el propio trinquete. Encima de todo ello el hábito monástico de los vapores de Nespral, los más tristes de colores de nuestra marina, ocre y negros de quilla a perilla.

El *Rola*, todo flechastes y puente raso, con su chimenea color paja y el blanco prestado de su concha de tablas, todo él clásico y rigurosamente ortodoxo en su época, se ha convertido en un caprichoso carbonero respondiendo a las exigencias de ese tráfico que deforma a sus barcos esclavos con las extravagancias impuestas por el carbón y los cargaderos. A sus 48 años de servicio, ha dado en carbonero el viejo *Getso* que tuvo el honor de ser un "*Mendi*" de la flota universal del Sir Ramón, el *Arza-Mendi*, después el *Iturri-Patxo* y cuando creíamos que iba a terminar sus días siendo el *Rola* de los viajes de manganeso, se nos ha convertido en el *Mina Cantiquin*.

De ahora en adelante esperaremos su visita carbonera con la asiduidad de sus compañeros de condena.





## 37.- EL *EMPRESS OF CANADA* ESTUVO EN SANTANDER CUANDO SE LLAMABA *DUCHESS OF RICHMOND*

*Diario Alerta, 28 de enero de 1953*

El *Empress of Canadá* se ha incendiado y es el segundo buque de la Canadian Pacific que se pierde en unos meses. El *Empress Kathleen*, ese correílo de tres chimeneas y superestructuras de río que se fue a pique contra las rocas en el pasado septiembre llenando la prensa mundial con las curiosas instantáneas de su hundimiento al alcance de la mano, rompió filas. No hace mucho que el *Empress of Australia* fue destinado al desguace, y es ahora el *Empress of Canadá*, incendiado en los muelles de Liverpool, la tercera baja importante. Bien es verdad que el *Princess Kathleen*, de 5.900 toneladas, construido en 1925 pertenecía a la Canadian Pacific Railways y los dos "*Empress*" eran de la Canadian Pacific Steamship, naviera filiar de la anterior con gerencia independiente.

La Canadian Pacific, en su línea del Pacífico, nació en 1872. La línea atlántica comenzó en 1903, con quince barcos comprados a la famosa naviera Elder Demster, que ya cubría la ruta Canadá-Inglaterra desde 1867.

En 1916 cuando ya navegaban varios "*Empress*" famosos, la Canadian absorbió la Allan Line con sus 18 unidades, cuyos nombres terminaban todos en "an" (*Parisian, Virginian, Buenos Ayrean...*).

Al empezar la guerra del catorce la Canadian tenía en servicio los *Empress of Britain, Empress of Asia* y el *Empress of Russia*, éstos dos últimos modernísimos en aquél tiempo, y fueron los primeros trasatlánticos que llevaron popa de crucero.

### *EN EL AÑO TREINTA Y TANTOS ESTUVO EN SANTANDER*

La guerra costó a la naviera 13 barcos, entre ellos el *Alsatian* de 13.000 toneladas, y el ...(1)*nable* de 12.000. La Comisión interaliada, en compensación, asignó a la Canadian varios magníficos buques capturados a los alemanes, entre ellos el *Tirpitz*, que fue rebautizado *Empress of China* primero y *Empress of Australia* después, que entró en Santander allá por mil novecientos treinta y tantos. De tres chimeneas y casco blanco, es el que ha sido recientemente condenado al desguace.

Otro de ellos fue el *Kaiserin Victoria Augusta*, que se llamó desde entonces *Empress of Scotland*, siendo el segundo de este nombre.

En 1922 puso en servicio tres nuevos barcos cuyos nombres empezaban todos `por "*Mont*". En Santander estuvo el *Montrose*, según se comprueba por la colección fotográfica de don Fernando Estrañi. Y hacia 1928 entró en servicio la serie de las "*Duquesas*", constituida por los vapores de turbinas *Duchess of Bedford*, *Duchess of Atholi*, *Duchess of Richmond* y *Duchess of York*, todos ellos de unas 20.000 toneladas.

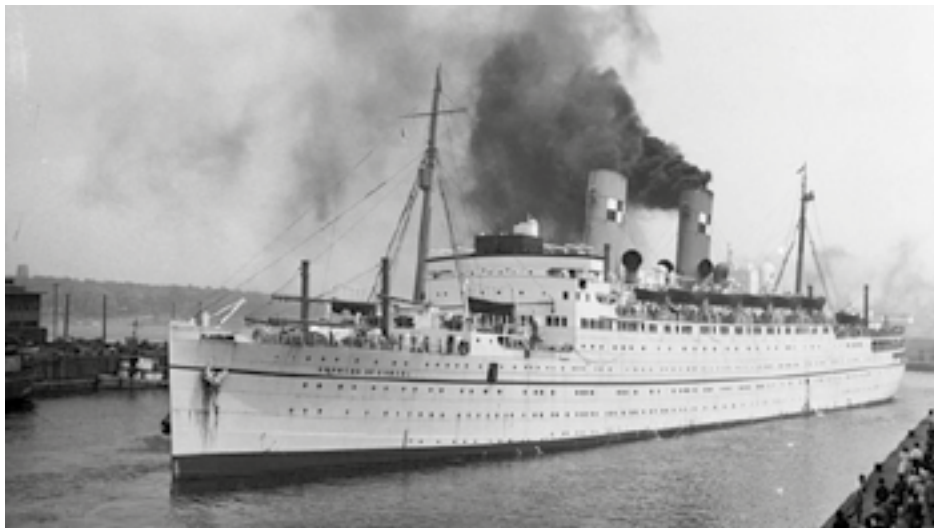
A esta serie pertenecía el hoy incendiado *Empress of Canadá*, cuando se llamaba *Duchess of Richmond*. Tenía dos chimeneas, popa de crucero, y silueta muy británica y airosa. También estuvo éste hoy cadáver, cuando era un "*Duchess*", en Santander en un viaje con turistas.

La fotografía que aparece en la prensa local de ayer, pertenece al *Empress of Australia* y no al *Empress of Canadá*, que atracó proa al este en el muelle de los trasatlánticos y nunca llevó tres chimeneas.

Cuando llegó la segunda guerra, la Canadian tenía en servicio además, los *Empress of Japan*, de tres chimeneas, construido en 1930, de 26.000 toneladas, que ostentaba la cinta azul del Pacífico, y el *Empress of Canadá* (el primero de este nombre, que no es el que se ha incendiado ahora).

---

(1) Ilegible en el original



Trasatlántico *Empress of Canada* entrando en Montreal. 1947

### *LOS QUE QUEDARON AL TERMINAR LA GUERRA*

Al terminar la contienda solo quedaban, además de los buques de la serie Beaver, que son algo menores, dos “*Emperatrices*” a saber: el *Empress of Australia* y el *Empress of Japan*, éste fue rebautizado *Empress of Scotland* (consecuencia natural del desarrollo de la guerra), y las dos “*Duquesas*”, *Duchess of Bedford* y *Duchess of Richmond*. Se rebautizaron *Empress of France* y *Empress of Canadá*, nombres ya tradicionales de la Compañía.

Ahora del pobre *Duchess*, aquél correo de turistas ingleses que compraban panderetas y falso folklore en las machinas del muelle de tablas, solo queda un casco tumbado sobre el barro blando del fondo del Mersey, en un dock de Liverpool.

Un amigo de los tiempos viejos, cuando los liners de todas las banderas se disputaban nuestro puerto, ha pasado a la lista de bajas de la Canadian detrás del *Empress of Australia* y del *Princess Kathleen*.



## 38.- DIECISÉIS TRASATLÁNTICOS HAN DESAPARECIDO DRAMÁTICAMENTE EN LO QUE VA DE SIGLO

*El español Castillo Tordesillas ha sido una de las víctimas del terrible temporal de estos días en el Mar del Norte.*

*Diario Alerta, 3 de febrero de 1953*

Ha terminado enero, y su segunda quincena tampoco ha sido manca en esto de la mar. La noticia más destacada ha sido el incendio y pérdida del *Empress of Canadá* ex *Duchess of Richmond*, atracado a un dock de Liverpool. El "*Empress*", pintado de blanco, zozobró por el agua embarcada en la extinción del fuego y se tumbó sobre el muelle, quebrando sus palo y chimeneas sobre el tinglado del dock. Las fotografías de la prensa, casi diríamos que nos son familiares; el *General Slocun* (1904), el *París* (1939), el *Normandie* (1949), el *Empress of Rusia* (1945), el *Empire Warney* (1946), el *Monarch of Bermuda* (1947), el *Noronic* (1949), ... todos han muerto entre el fuego y el agua, apoyados en tierra y se han dormido en el estertor de faltar de las amarras impotentes para aguantar su mole basculante. Por lo demás son ya demasiadas catástrofes por fuego en trasatlánticos; a las ya citadas en puerto podemos unir en el recuerdo las ocurridas en la mar: *Voltorno* (1913), *Asia* (1930), *Georges Philippar* (1938), *L'Atlantique* (1933), *Morro's Castle* (1934), *Orazio* (1940), y, por no ser nosotros menos, también en España tuvimos la del *Habana*, casi totalmente reconstruido, que se incendió en un dique de Bilbao y que le valió su transformación en un mercante puro de mayor cuantía.

El *Queen Elisabeth* (y también aquí hubo lapsus ajeno de fotografía) ha querido hacer también un pinito y tuvo un conato de tragedia que, afortunadamente, ha sido sofocado a tiempo.

### NOTICIAS DE NUESTROS AMIGOS

A través de los mares nos llegan noticias de nuestros amigos. Por ejemplo,

se registra la arribada el día 17 en Lisboa del remolcador británico *H. Sawyer*, con avería en la máquina. Pero, ¿es que podrá llegar hasta el Cabo aquella simpática abeja, que se nos fue insospechadamente sobre el sable la noche del primero de año? La bajamar le jugó una broma y nos lo dejó en los paños menores de sus fondos rojos al aire a la vista de la ciudad, extrañada de la cómica pirueta del pequeño remolcador inglés, que terminó gastando el fin de semana en la comodidad acogedora del muelle de Calderón.

Otro amigo nuestro, el costero holandés *Algarve*, visitador frecuente de nuestras aguas, y por última vez el 26 de enero de 1946, ha sido abordado por el mercante alemán *Brandenstein* en el río Escalda, pero ha conseguido llegar remolcado a Amberes.

### TRES CARAS CONOCIDAS

Entre los chismes navales de trastienda tenemos la confidencia de que tres "caras conocidas", como diría el "Diario", se han sacado a la vergüenza de pública subasta por el único delito de sus muchos años. En las flotas bálticas se ponen en práctica métodos espartanos, que son los únicos eficientes para conjurar el peligro de la competencia. Así tenemos que los dos barcos de A. P. Moller, *Effie Maersk* y *Betty Maersk*, daneses, que estuvieron en Santander por última vez el 8 de julio de 1949 y el 4 de junio del mismo año, respectivamente, salen a la venta a precios modestitos. Son dos barcos que vinieron al mineral y que, como ya se dijo una vez, son hermanos del *Rosa Maersk*, el abordante del *Monte Urbasa*. El *Effie* fue construido en 1925, y el *Betty*, en 1922; el primero es de 2.140 toneladas y el otro de 4.000.

Otro anciano en venta –y éste ya no lo es tanto porque fue botado en 1936– es el noruego *Bjogna*. El 20 de diciembre de 1950 estuvo atracado en Albareda, cargando superfosfato para exportación. Es de 1.400 toneladas y con algo más de tres milloncejos de peseta al cambio es de quien lo quiera.

Dediquemos también un recuerdo al *Puente Arce*, la pareja viuda de *Portales*, que se ha suicidado en la tranquilidad de Puertochico ahogándose en el frío de una noche tan helada de esas a las que no estábamos acostumbrados.

Y un curioso salvamento en perspectiva. Ochenta buzos van a comenzar en Usuahia, en el estrecho de Magallanes, los trabajos para reflotar el trasatlántico alemán *Monte Cervantes*, que se hundió hace veintitrés años, y confían llevarlo a remolque hasta Buenos Aires. Este sano optimismo de los argentinos bien se merece nuestros mejores deseos de éxito con su ribete de novela de aventuras.

### *LO MÁS IMPORTANTE DE LA QUINCENA*

Pero lo sonado de la quincena ha sido su trágico final, que enlaza calamitosamente con los preludios de febrero. Todo el mundo está pendiente del auténtico temporal en serio que se ha desatado en el Mar del Norte y similares. La catástrofe del ferry *Princess Victoria* es una de las mayores que se han registrado en el mar de Irlanda, y las circunstancias angustiosas del naufragio ponen los pelos de punta al meditarlas tan solo. La mar inglesa es mucha mar para hablar de ella sin descubrirse respetuosamente. El *Princess Victoria*, un barco de dos hélices y 2.650 toneladas, puesto en servicio en 1947 por la Comisión de Transporte Británica, estaba al servicio del Consorcio de Ferrocarriles Escoceses.



*Vapor Castillo Tordesillas de la Empresa Nacional Elcano*

También a nuestra veterana flota mercante del tramp le ha rozado la furia del invierno británico. El *Castillo Tordesillas*, al intentar entrar de arribada, en pleno temporal, en Dover, ha embarrancado, al parecer sin graves consecuencias. El *Castillo Tordesillas* es un anciano de nuestra Marina construido en Lubeck en 1906. Fue entregado por el gobierno alemán a España como reparación de guerra con cinco compañeros más, al terminar la primera guerra mundial, y entonces cambio su antiguo nombre *Rija* por el de *España número 5*. Así, fue transporte auxiliar de la reserva naval hasta su incorporación a la flota de los "*Castillos*" de la Empresa Elcano, después de nuestra guerra.

La historia de estas unidades ex alemanas es un capítulo interesante de nuestra Marina que escapa, como es natural, al noticiario relámpago de la quincena naval. Y se queda para otro día con más tranquilidad.



## 39.- CUANDO EL MAR DEL NORTE RECUPERA LO QUE HOLANDA LE HA IDO QUITANDO

*Diario Alerta, 6 de febrero de 1953*

El Mar del Norte es un mar de juguete, apenas sin agua. Todo él, un laberinto de bajos y boyas auténticos guardacantones de las cuarenta penosas carreteras que lo atraviesan de costa a costa y que repasan en fila india todos los barcos del mundo. El Mar del Norte es un cementerio de barcos a medio sepultar. Por eso, navegando entre las nieblas, se va dejando a babor y estribor un rosario interminable de palos y chimeneas emergiendo de las aguas, verdaderamente impresionante. Una guiñada en falso y otro barco más a la cuneta trágica, con su recordatorio en triple cruz sobre las cartas del Almirantazgo y los Notices to Mariners.

### *UN PULSO VIOLENTO*

Pero tiene un pulso demasiado violento: las mareas en aguas tan extensas y tan poco profundas se traducen en poderosas corrientes de entrante y vaciante, que obligan a veces a fondear a los buques de poca máquina para esperar su ayuda. Y todo el Mar del Norte se desahoga a través de los Downs, verdadero laberinto de arenas y corrientes, que se cobra un tributo precioso de barcos, inexcusablemente, todos los inviernos.

Sobre todo este panorama, un velo pertinaz de aguas y niebla rebozando en sombras las precisas recaladas a las "chatas" o barcos faro, siembra providente de luz y hoy también de radio, que hacen permisible la navegación como un mal menor. Y, además, tiene mal genio. La catástrofe de Holanda ha sido un rato del mal humor del Mar del Norte, demasiado pesado. Los temporales han coincidido con una buena pleamar, y las costas son demasiadas bajas para resistir con el decoro de un buen acantilado los embates de las mares despeñadas y rotas sobre los fondos escasos.



### LA MEJOR ESCUELA MARINERA

Pero el Mar del Norte es la mejor escuela marinera de los mejores marinos del mundo, y a ella acude también nuestra flota del tramp a romper mares rabiosamente y a precisar abatimientos entre chubascos de nieve y vientos helados cuando un descuido de dos minutos es la pérdida segura sobre los bajos que se presienten.

Boya tras boya, chata tras chata, materialmente a tientas entre bancos y restos naufragados y casi a codazos de pitadas de gobierno para abrirse paso entre la numerosa familia naval, los barcos recorren el vía crucis abierto de Dover a Tsercheling y del Pentland Firth a cabo Skagen.

Holanda ha pagado en una noche su osadía de querer robar al Mar del Norte lo que era su feudo, y este magnífico país, de siempre cara al mar, construido por los holandeses, como dice el proverbio, se debate en la desgracia de este ramalazo marinero que hermana, en la amargura del agua salada, a todo un pueblo marinero y laborioso.

Los neerlandeses, navegantes con valor probado en ese barco de vacas pintas y molinos de viento que es Holanda, se conocen la papeleta y con garbo marinero –sobrio y paciente– volverán a calafatear su maltrecha embarcación para adornarla de “polders” y canales con gabarras y flores. El rudo aprendizaje que da un maestro viejo como el Mar del Norte, de los que meten las letras con sangre, les va a ser muy útil.

Mientras tanto, nosotros miramos displicentes al Cantábrico, hoy un ogro de segunda clase, desde la sana altura de nuestros cantiles, que en esto de la mar la risa va por barrios.



## 40.- EL BARCO-ANUNCIO *BLUE CORAL*

*Diario Alerta, 7 de marzo de 1953*

Además de los ya relatados a través de la prensa, ha habido una colección de anónimos desgraciados que sólo han merecido el laconismo de los telegramas del Lloyd's List. Entre éstos hay uno que merece un primer puesto en nuestra atención. ¿Quién no se acuerda del *Carthage*, aquél mercante tunecino pintado de gris y con chimenea color paja seca, que estuvo fondeado de arribada frente al dique hace unas cuantas semanas? Pues ese mismísimo *Carthage* ha embarrancado en la playa holandesa de Scheweningen, después de una lucha dramática con el temporal y de perder inútilmente un ancla en última instancia, cuando navegando en lastre, de Dunkerque a West Hartlepool, quedó al garete frente a Ijmuiden.



*Buque tunecino Carthage embarrancado en Scheweringen el 1 de febrero de 1953*

La famosa Compañía holandesa de L. Smith, armadora del *Ocean* y del *Thames*, aquellos dos magníficos remolcadores que vinieron a Santander al

olor cadavérico del *Osthav* y del *Ardennes*, respectivamente, ha contratado el salvamento, buena suerte.

La tacañería de los armadores de la media luna sobre disco blanco, que no gastaban ni petróleo para las luces de fondeo en nuestra canal, se va a encontrar con la proverbial factura que acostumbra Smith en tratando de sacar jugo a su flota de remolcadores de salvamento.

### OTRA PÉRDIDA

Otra de las pérdidas de consideración ha sido el gran mercante inglés *Clan Macquarie*, de 10.000 toneladas, que embarrancó con los temporales de autos. La Clan Line, una de las más importantes navieras inglesas de cargueros, jamás se ha dignado tenerlo en cuenta. La pérdida del este *Clan* es, para nosotros, como si leyéramos una esquila en el Diario Palentino.

Dos incendios con pérdida total se registran en la quincena. El del *Blue Coral* el día 5, y el del *Antartic Ocean*, el 8.

El *Blue Coral* era una antigua lancha rápida inglesa de la Royal Navy que, armada por una empresa constructora de radar, se dedicó a dar sesiones de propaganda por la costa española. Llegó hace unos días a Bilbao, luego El Ferrol, Cartagena, Barcelona... y cuando se iba con la música a otra parte, a Marsella concretamente, los tiempos del golfo de Lyon –que no tiene nada que envidiar a los de otros mares de más campanillas– le obligaron a arribar a Palamós. Y allí se ha quedado. Se incendió, ardió como yesca y zozobró en tres brazas de agua, ante el desconuelo nocturno de su tripulación, que había estado haciendo de “explicador” en las sesiones ambulantes de este cinematógrafo, que nos llega con algún retraso.

A nosotros, que jamás nos alegramos de los males de ningún barco, nos ha dejado la noticia cierto saborcillo de venganza. Porque el *Blue Coral* nos saltó a la torera y no porque tengamos ganas de cubrir pasados a lo largo de Calderón con la boca abierta frente a la Unión Jack y sus antenas exploradoras, que gracias a Dios ya conocemos a ambas, sino porque el gesto displicente del *Blue Coral* hacia Santander nos dolió superficialmente. Neptuno, un poco duramente, se ha cobrado la descortesía que se nos hizo.

El *Atlantic Ocean*, incendiado en Hamburgo, era uno de esos maravillosos mercantes suecos, todo blancos y cremas, que nuestro puerto tiene puesta la penitencia de no poder ver jamás. Son tan difíciles a nuestras aguas como lo puedan ser el *Queen Mary* o el *Oktiabriskaia Revoluktia*.

Las noticias de casa han sido buenas en general. En primer lugar hemos de consignar la venta al extranjero del carguero de la Empresa Elcano *Torremolinos*. Lo ha comprado Chile, rebautizándolo *Ancud*. El *Torrelaguna*, su gemelo, se quedará la Armada española con él para transporte carbonero.

Con la exportación del *Ancud* son ya tres los buques que Elcano ha colocado de nuevo en el mercado internacional. Esta operación, que a primera vista parece extraña dado lo mermado y viejo de nuestra flota de comercio, es, sin embargo, motivada por razones especiales y por las características de las unidades exportadas, incluso beneficiosa en términos generales.

La armada ha botado un nuevo dragaminas el *Guadalhorce*, y en su grada vacía se ha puesto la quilla al primer buque de la clase "S" para Elcano. Un maderero, que llevará el nombre de *Okume*. Su construcción es auténtica novedad en nuestro mundo naviero.

Y aquí, en la tranquilidad semiurbana de nuestra canal, también hemos tenido nuestra gacetilla mundana, la presentación en sociedad del *Mercadal*, que ha hecho brillantemente sus pruebas oficiales y se incorpora a su contraseña. Mientras tanto Gamazo se ha abierto para dar fin a la total reconstrucción del *María Victoria*, y sobre los picaderos de San Martín se van levantando los mamparos del *Campoo*, que será en su día la mayor unidad botada en nuestro puerto.

Ahora es todo cuestión de un poco de paciencia.



## 41.- PRIMERA VISITA DE CORTESÍA DE LA ESCUADRA INGLESA DESDE EL FIN DE LA GUERRA

*Diario Alerta, 18 de marzo de 1953*

Dentro de breves días llegarán a Santander en visita de cortesía los tres buques de la Armada inglesa que han prometido su venida. Son los dos destructores *Agincourt*, *Corunna* y el remolcador *Reward*.

Los dos destructores pertenecen a la clase Battle modificada. La clase Battle es una de las más importantes y nutridas del grueso de los destructores de la Royal Navy en la actualidad. Se empezó su construcción en los días de la segunda guerra y su silueta corresponde a las líneas generales trazadas para los buques de su clase a partir de la serie Jarvis, primera que adoptó para la Armada inglesa esa moda de una sola chimenea gruesa y proa de violín, en los destructores.

En realidad los Battle son unos destructores que rayan ya la categoría de pequeños cruceros o Readers con sus 2.400 toneladas y en pureza podrían catalogarse junto a los clásicos superdestructores franceses o a los exploradores italianos de la clase Regolo.

La clase Battle modificada es una segunda serie constituida por ocho buques *Banosa*, *Matapan*, *Agincourt*, *Alamein*, *Dunkirk*, *Jutland*, *Corunna* y *Aisne*. Como su nombre indica todos los barcos llevan denominaciones de acciones bélicas libradas por Inglaterra. Por esta razón, el *Corunna* que nos visita lleva el nombre anglicado de nuestra ciudad gallega, en memoria de los combates de la guerra de la Independencia librados al lado del Albión en La Coruña contra los franceses.



*Destructor inglés Corunna atracado en La Coruña*

El destructor *Vigo*, también de la clase Battle, pero de la primera serie, que estuvo precisamente en Vigo hace unas semanas, conmemora con su nombre la acción naval que nos costó la pérdida de los famosos galeones de Indias en aquella ría.

El *Agincourt* se empezó a construir por Swan Hunter en el Tyne el 12 de diciembre de 1943. Fue lanzado el 29 de enero de 1945 y entró en servicio el 25 de junio de 1947. El *Corunna* lo construyó Hawthorn Leslie en Newcastle. Se le puso la quilla el 12 de abril de 1944, cayó al agua el 29 de junio del año siguiente y el 6 de abril de 1947 se entregó a la Armada Real.

Desplazan 2.400 toneladas y sus características principales son 379 pies de eslora por 40 de manga y 12 de puntal. Están armados con 5 piezas de cuatro y media pulgadas en dos montajes dobles y uno sencillo, 8 de 40 mm., y 10 tubos lanzatorpedos en dos montajes quintuplas. La maquinaria es de turbinas con 50.000 HP. Y 34 nudos sobre dos hélices, alimentadas por tres calderas a fuel. La tripulación de cada buque es de 337 hombres.

El *Reward* es un remolcador de salvamento de la clase *Buttler*. Pertenecen a esta clase los mayores remolcadores de la Armada británica. La clase *Blutter* estaba constituida por los *Buttler, Growler, Mediator, Samson, Turmoil, Warden, Reward* y *Hesperia*.

El *Hesperia* se perdió en la pasada guerra y otros varios fueron vendidos a armadores particulares al llegar la paz, entre ellos el *Tumoil*, que tanto se paseó por la prensa mundial con lo del *Flyng Enterprise*. El *Reward* es de 1.800 toneladas, 205 pies de eslora por 38 de mango y 17 de puntal. Tiene dos motores diesel Polar con una fuerza de 4.000 HP. Y una velocidad de 15 nudos. Su tripulación es de 42 hombres y esta armado principalmente con una pieza de tres pulgadas. Entró en servicio en 1944.

Aunque desde la guerra ya hemos visto varias veces en Santander la “white ensign”, es ésta la primera vez en que la visita de la Armada inglesa es de pura cortesía internacional, con la particularidad de estar a cargo de las dos únicas unidades auténticamente de combate en activo que nos visitan desde entonces.



## 42.- ZARABANDA DE MONASTERIOS EN LA LLEGADA DEL *GUADALUPE*

*Diario Alerta, 11 de abril de 1953*

La primera fase del programa de construcciones de Elcano tenía una lista de seis unidades del tipo “C”, que habrían de ser barcos mixtos de carga y pasaje, de velocidad mediana, un solo motor y 8.000 toneladas de peso muerto, eran los “monasterios”.

Y los astilleros de la ría, se fueron llevando los contratos para su construcción. Todos los “monasterios”, los mayores barcos construidos por España después de nuestra guerra, devolvían a las factorías bilbaínas el puesto de confianza en la autonomía recortada de nuestra industria naval.

El primer “monasterio”, el *Monasterio del Escorial*, se construyó en la Constructora Naval de Sestao paralelamente al único “monasterio” que no fue nunca “monasterio” y que se empezaba en Euskalduna, el *Monte Udala*.

Este *Monte Udala*, encargo de Aznar desde el proyecto, se construye con planos idénticos al modelo “C” de Elcano, y a poco de entrar en servicio, la misma Naviera Aznar compra el *Monasterio del Escorial*, que se terminaba en Sestao, y lo rebautiza *Monte Urbasa*.

A la botadura del *Escorial* siguió también en Sestao la del *Monasterio de Guadalupe*, idéntico a su antecesor, que también compro la Naviera Aznar, poniéndole en servicio con el nombre de *Monte Urquiola*.

Al llegar a este punto, Aznar tenía tres *Montes* integrando la serie “U”, modernos, eficientes, mellizos y apropiados a sus líneas. Elcano había vendido sus dos primeros “monasterios” sobre las gradas.



Y aquí surgió el cisma porque la serie "C", un acierto de barcos y muy principalmente un acierto estético de silueta, sufrió una modificación, si bien no importante en las características fundamentales de maquina, tonelaje y casco. Altera, por el contrario, de forma radical todas las superestructuras, arboladura y chimenea. Desaparecen los cuatro palos y en su lugar queda una siembra de "samsons" con un palo de señales aerodinámico y de escaso gusto marinero arrancando del propio Puente de navegación, aumentan su registro bruto a causa de la ampliación de superestructuras.

Con esta nueva facha nace el tercer "monasterio" que iba a ser el *Monasterio de Silos*, su nombre nunca fue definitivo pues también se pensó en concederle el *Monasterio del Escorial*, que ya había desaparecido. Al final lo compró, como a sus antecesores, la naviera de la A y lo incorporó a la serie U con el nombre de *Monte Ulía*.

Los tres últimos "monasterios" de Elcano eran los *Monasterio de Yuste*, *Monasterio de la Rábida* y *Monasterio del Paular*. Los dos primeros son el *Guadalupe*, que hemos tenido hoy en nuestro puerto y el *Covadonga*. De esta forma, la Trasatlántica tiene dos hermanos gemelos del *Monte Ulía*, y ambos hermanastros de los *Urbasa*, *Udala* y *Urquiola*.



*Buque mixto Guadalupe de la Compañía Trasatlántica*

La Trasatlántica los pone su habito serio de chimenea y casco negro, con fondos rojos cortados en la flotación por cintón blanco, a diferencia de los “U” de Aznar, blancos brillantes con fondos verdes y la clásica chimenea amarilla con la A en rojo.

En las gradas bilbaínas, bañando el codaste en el pulso violento de las mareas de sicigias sobre el caldo sucio de la ria, el *Monasterio del Paular* espera que echen a suertes sobre su túnica para arbolar una contraseña u otra.

A pesar de todo, triste es el sino de la Empresa Elcano, que vende a sus hijos aun en el nido, y nunca los llega a ver criados y ganándose el pan con el sudor de sus 7.300 caballos diesel.

Los dólares de su alumbramiento, en un marmágnum de escaseces de chapa y angulares, se cotizan impúdicamente en el mercado naviero y la E.N.E. se queda sin hijos por la fuerza de sus Estatutos fundacionales, con la resignación de su justísima y malograda maternidad.



## 43.- EL MARQUÉS DE TRIANO, ÚLTIMA UNIDAD CONSTRUIDA EN LOS ASTILLEROS BILBAÍNOS, ENTRÓ EL DOMINGO EN NUESTRO PUERTO

*Diario Alerta, 23 de febrero de 1954*

La última adquisición de la vecina flota de Altos Hornos de Vizcaya entró en nuestro puerto el domingo y quedó amarrada en la machina de La Monja. Ha sido el *Marqués de Triano*, flamante y desconocido en nuestras aguas.

Con éste, y su gemelo el *Alfonso de Churruca* aún en armamento en Sestao, Altos Hornos tiene en activo nada menos que ocho buques grandes, a más de los gánguiles *Portu*, *San José* y *Valencia*, que están destinados a sacar las escorias de las factorías a alta mar, y de la monumental gabarra *Dícido*, que lleva a remolque el mineral desde los cargaderos de Castro a Bilbao.

Cuando estalló nuestra guerra, la flota estaba constituida por los *Conde de Zubiría*, *Víctor de Chávarri*, *Marqués de Chávarri*, *Fernando L. de Ybarra*, *Faustino R. de San Pedro*, *Marqués de Urquijo* y *Jaime Girona*. Los cuatro primeros eran gemelos, construidos en 1918 en Euskalduna, con una silueta típica que los ha convertido en los mercantes españoles mas grandes con máquina a popa, al estilo de los petroleros. De ellos, el *Fernando L. de Ybarra* se perdió trágicamente en Punta Peniche, en la costa de Portugal, en medio de un temporal del invierno de 1943. Los otros tres siguen en activo.

El *Jaime Girona* se hundió, precisamente en nuestra bahía, durante la época roja, convirtiéndose en un triste recuerdo de postguerra sobre la estampa serena de la bahía. Más tarde fue reflotado y vendido, hoy navega con el nombre de *R. Ridaura*. El *Faustino R.* de San Pedro también se perdió durante los días de la contienda.

Hace muy poco tiempo que dos viejos “montes” de Aznar, el *Monte Mulhacén* y el *Monte Javalón*, pasaron a la flota de Altos Hornos con los nombres de *José Villalonga* y *Fernando L. de Ybarra*, respectivamente.

Ahora, con la incorporación de estas dos nuevas unidades gemelas, *Marqués de Triano* y *Alfonso de Churruca*, la flota de la contraseña roja con el escudo blanco y las iniciales de los Altos Hornos vizcaínos, se convierte en una naviera de las más importantes de la ría.

El *Marqués de Triano*, que tenemos por primera vez en Santander, es un barco de 3.500 toneladas de peso muerto, 90,25 metros de eslora, 12,65 de manga y 6,70 de puntal. Del tipo “three islands”. Entró en servicio a fines de año y fue construido en los astilleros de la Naval de Sestao. La disposición de sus superestructuras y arboladura, una innovación de la construcción naval española de nuestra postguerra, es similar a la de los carboneros de la Marítima Zorroza, *Ayala* y *Álava*, a la del tramp *Santo Domingo* y la de los barcos de Elcano *Torremolinos* y *Torrelaguna*.



*Vapor Marqués de Triano de Altos Hornos de Vizcaya*

A este *Marqués de Triano*, que solo tiene el pero de su poca marcha con una máquina de triple expansión de mil caballos, esperamos verle en

futuras arribadas, siguiendo la tradición de sus compañeros de contraseña, peregrinos en el pasillo casero de Cabo Peñas a la Galea con su cargamento de carbón asturiano para las factorías. Los retornos en lastre con oestes de proa y mar gruesa, nos traerán al *Marques de Triano* para hacer un alto de espera en su corto, pero duro, camino costero.



## 44.- HA SIDO ENTREGADO EL MAYOR BUQUE MERCANTE CONSTRUIDO EN ESPAÑA

*Diario Alerta, 24 de marzo de 1954*

Hace unos días se ha entregado en El Ferrol del Caudillo a la Empresa Nacional Elcano, el petrolero *Almirante F. Moreno*, que es el mayor buque mercante construido en España. Fue puesta su quilla el 4 de septiembre de 1951, y por tanto han sido unos 30 meses los empleados en su construcción y armamento.



*Petrolero Almirante F. Moreno de la Empresa Nacional Elcano*

Es el mayor buque mercante que ha salido de nuestros astilleros y en honor a ello vamos a hacer un poco de memoria con cifras en la mano.

Comparar barcos mercantes partiendo de sus tonelajes es un absurdo por cuanto las clases de cifras que se emplean son diferentes según el tipo de buque.

Los barcos de pasaje se detallan en toneladas de registro bruto, totalmente distintas a las de peso muerto que vulgarmente se emplean para los barcos de carga y a las de registro neto, que se usan indistintamente por todos, a efectos fiscales principalmente. Por ello, vamos a fijarnos en las toneladas de desplazamiento que dan un cifra de utilidad práctica nula en el mundo del negocio marítimo y que generalmente no se citan nunca, salvo al inflar las cosas por mor de la propaganda. Sin embargo, por una sola vez, y tan solo para establecer una comparación que pudiéramos llamar de “tamaño” vamos a aprovechar este tonelaje de desplazamiento para barajar un poco.

Cuando estalló nuestra guerra en el año 1936, los mayores buques mercantes construidos en España, entonces en servicio, eran los tres correos de Ybarra *Cabo San Antonio*, *Cabo Santo Tomé* y *Cabo San Agustín*, botados en Sestao por la Naval entre 1930 y 1931. Tenían 18.000 toneladas de desplazamiento y 153 metros de eslora total.

Venían a continuación los cuatro correos de Trasatlántica, gemelos dos a dos, los *Cristóbal Colón* y *Habana*, construidos por la Naval en 1923 en sus factorías de Ferrol y Sestao respectivamente, y los *Magallanes* y *Marqués de Comillas*, construidos también por la Naval en 1928 en Matagorda (Cádiz) y Ferrol. Los cuatro eran de catorce mil toneladas de desplazamiento con ligeras diferencias, pero mientras que los *Habana* y *Colón* tenían una eslora total de 152,40 metros, los *Magallanes* y *Comillas* solo llegaban a los 142,23.

Esto por lo que respecta a barcos de pasaje, porque en el mundo petrolero estaban a flote los mellizos *Campoamor* y *Campeador*, éste por cierto de la matrícula de Santander, con 15.855 toneladas de desplazamiento y 143,6 metros de eslora, que se construyeron en Euskalduna en 1931.

Al terminar la guerra de liberación, el *Cabo Santo Tomé* había sido hundido, el *Cabo San Agustín* quedó en Rusia y a poco de la paz el *Cabo San Antonio* se incendiaba y se perdía en pleno Atlántico, regresando de Buenos Aires a España. El *Cristóbal Colón* se perdió durante la guerra de las Bermudas, y el *Campeador* corrió a manos de la flota nacional la misma suerte que el *Cabo Santo Tomé*.

Quedó pues el *Habana* a flote como máximo exponente de la construcción española, hasta que empezaron a entrar en servicio los barcos del tipo C del programa Elcano, que son los *Monte Udala*, *Monte Urbasa*, *Monte Urquiola* y *Monte Uliá* de Aznar y los *Covadonga* y *Guadalupe* de Trasatlántica, con 14.800 toneladas de desplazamiento y 148,51 metros de eslora, que si bien lo superan en desplazamiento, como vemos, se le quedan cortos de tamaño por cuatro metros de eslora.

Por lo que respecta a petroleros, el *Campoamor*, huérfano, fue en seguida superado por la nueva serie de Campsa integrada por los *José Calvo Sotelo*, *Campiz*, *Campeón*, *Campate*, *Campamento* y *Campanil*, y los *Bailén* de Cepsa y *Aruba* de Elcano, desplazando 15.900 toneladas y con 148,57 metros de eslora.

La entrada en servicio del *Almirante F. Moreno* supera holgadamente todas estas marcas anteriores con un desplazamiento de 21.000 toneladas y una eslora de 163,7 metros, por lo que rebasa la cifra de los trasatlánticos de Ybarra de la preguerra.

Con la excepción de las de los cruceros, es la quilla del *Almirante F. Moreno* la más larga que han puesto en toda su vida los astilleros españoles.





## 45.- NUEVOS PETROLEROS EN SANTANDER

*Diario Alerta, 3 de julio de 1954*

Casi la mitad del tonelaje mercante mundial navega hoy con la máquina a popa y las cubiertas rasas erizadas de tapas de tanques y tuberías de trasiego. El petróleo y su extensa familia, más o menos refinada, se imponen en las relaciones sociales del mundo naval con una tiranía inflexible. Nuestra humilde Marina pretende seguir desde su quinceavo puesto la marcha de los acontecimientos y construye lo que puede.

Santander tiene ante el caserío que empieza a desparramarse del Alta a San Martín, borneando a la gira en el tenedero de La Osa, al último petrolero de la Campsa, el *Campanil*, entrado en servicio hace solo unos meses. Es la muestra más reciente del inexcusable deber del aumento de la flota, puesto en práctica por el Monopolio.

Y hace unos días tuvimos en el Cuadro al *Zaragoza*, de la Cepsa, nuevo en esta casa, que fue el antiguo *Pagao* de la Marina italiana, incorporado a nuestra bandera durante la pasada guerra mundial.

### *SEIS BUQUES GEMELOS*

Este *Campanil*, que ha permanecido una semana reparando a flote en la bahía, es el segundo del mismo nombre en la flota de Campsa. Porque *Campanil* era el nombre que iba a llevar el prototipo de la serie 10.000 que empezó a construirse en 1936 en los astillero de Euskalduna y fue entregado en 1943 como *José Calvo Sotelo*.



*Petrolero Campanil de la flota de CAMPSA*

La serie 10.000 que puede considerarse ya definitivamente completa, esta integrada por seis buques, los mayores de Campsa, con un arqueo de 8.500 toneladas, unas 10.700 de peso muerto y, aproximadamente, 16.300 de desplazamiento. Tiene 147 metros de eslora total por 18,9 de manga y 10,45 de puntal, y todos llevan dos motores Diesel de 3.850 HP, capaces de alcanzar las catorce millas en pruebas.

El primero ya hemos visto que fue el *José Calvo Sotelo*, a éste le siguió el *Campante*, que se construyó en la Naval de Matagorda (Cádiz) y fue entregado en 1944.

Al año siguiente entregaba la Unión Naval de Levante, de Valencia, el *Campeón*, y hasta cinco años más tarde no se entregó el cuarto de la serie, que fue el *Campiz*, construido también por la Sociedad Española de Construcción Naval, en Matagorda.

En 1951 volvió a entregar Eulkauduna un segundo buque, que fue el *Campamento*, y, finalmente, en enero de este año, 1954, la Unión Naval de Levante hizo entrega de su segundo barco que es este *Campanil* que hemos tenido de visita.

### *HACIA TIPOS MENORES*

Todos son perfectamente gemelos entre si, pero lo dos barcos bilbaínos son fácilmente identificables por tener la chimenea caída y truncada paralelamente a la flotación, mientras que los cuatro restantes la llevan caída y normal. Los dos construidos en Matagorda se caracterizan porque las bacaladas, a las bandas del puente bajo, presentan una curva sobre el costado (las curved hances, que dicen los ingleses), tras dos portas cuadradas de iluminación. Las dos unidades, armadas en Valencia, tienen también su referencia típica de diferenciación. El *Campeón*, con su chimenea caída y normal, tiene el puente bajo sin la curva de los anteriores, y este *Campanil* de ahora tiene la nota inconfundible y única entre todos, de llevar toda la superestructura correspondiente a este segundo puente completamente cerradas por las bandas.

Los programas de Campsa, después de esta serie, derivan hacia buques de tipos menores, tales como los *Campoo* (que se está construyendo en Santander), *Camprovin* y *Camporeal*, de dos mil toneladas, y otra nueva serie de ocho mil toneladas, similar a la serie "Campas", de antes de la guerra, ambas proyectadas para el tráfico nacional.

El *Campanil* se ha empapado bien desde su fondeadero de la panorámica gris de nuestra ciudad, recortada sobre un frente continuo de Nimbus grises en este verano invernal. Con ello se pone a la altura de sus hermanos de serie, veteranos ya en estas aguas, y de ahora en adelante le tendremos como uno más de casa.



## 46.- LA NAVIERA SANTANDER POSEE LOS DOS MAYORES PETROLEROS DEL MUNDO

*Diario Alerta, 14 de julio de 1954*

En este mundo caprichoso de los barcos y la mar, nos hemos encontrado desde hace unos meses con una paradoja sarcástica. Santander, que lamenta su pérdida de altura en el mundo del comercio naval, se ha despertado de la noche a la mañana en un papel secundón insospechado.

No es que sus barcos o su puerto hayan dado un rápido paso más hacia atrás en la proporción del comercio mundial, no. Es que hasta hace unos días Santander, en el mundo de los barcos, era eso Santander, un puerto natural del Cantábrico con tráfico muy modesto y una flota bastante aceptable en el concierto modesto del país.

Pero es que ahora cuando se hable, por las bolsas mundiales de fletes, de Santander, nadie asociará este nombre a nuestro puerto. Porque Santander es, desde hace tan sólo unos pocos meses, una importantísima naviera de nacionalidad panameña y que sola posee más tonelaje que todas las compañías santanderinas juntas. La contraseña de la Compañía Naviera Santander S.A. es, hoy por hoy, ya más importante que toda nuestra matrícula largada a tope de nuestra flota.

El año pasado se botaron en astilleros norteamericanos varios superpetroleros. Los dos mayores, de 28.000 toneladas de carga cada uno, con los nombres de *Chryssi* y *Andros Sea*, se construyeron para Santander, la naviera.

Los dos son gemelos, registran 18.732 toneladas, desplazando unas 35.000 cada uno. Su eslora es de 618 pies por 84,4 de manga y 44,3 de puntal. Están movidos por dos turbinas de vapor y dos ejes.

El *Andros Sea* se construyó en los astilleros de Bethelhem, en Sparrows Point, de la misma casa. El aspecto de ambos gigantes es fantástico, con superestructuras aerodinámicas y formidables proas lanzadas y de bulbo.

Para tener idea de la magnitud de estos parientes “montañeses” de la banda de allá que nos han salido así de repente, recordemos por un momento, trayendo a la memoria la silueta del *Campanil*, el último petrolero de la Campsa, que hemos tenido fondeado frente a San Martín la última semana y que viene a ser en tonelaje una tercera parte de cada uno de estos supertanques.

Si por arte de magia el *Campanil* pudiera ser puesto en seco en el paseo de Pereda, colocando su popa frente al quiosco del Rácing, su proa llegaría escasamente a las proximidades del Namur. La de cualquiera de los dos “santanderinos” de pega, en las mismas condiciones, llegaría holgadamente hasta el portal del Banco de Santander, y desde su coronamiento en el castillo, se podría saltar, cómodamente, a la terraza de nuestra primera entidad bancaria. ¿Qué tal?

La Compañía Naviera Santander, orgullosa con dos de los mayores y más modernos superpetroleros del mundo, está domiciliada en Panamá, cuya bandera arbolan sus buques y forma parte del gran trust de la Orion Shipping Co. de Nueva York, una importante firma naviera norteamericana que maneja buques por docenas.

Nuestra modestia marinera que al menos conservaba el privilegio de su originalidad mundial, va a perderla de un momento a otro. Santander es una potente firma de petroleros panameños y también una ciudad del Bay of Biscay, no la peor ni mucho menos, con varios barcos de peor importancia.



## 47.- EL FRUTERO *LA MANCHA* ENTRÓ AYER EN NUESTRO PUERTO

*Es una de las más recientes construcciones de la flota nacional*

*Diario Alerta, 30 de julio de 1954*

Ayer estuvo en nuestras aguas por vez primera el buque motor *La Mancha*, de la Empresa Elcano, segundo y último barco de la serie "R", construido en los astilleros de la Empresa Bazán, de Cartagena. Ha entrado en servicio hace solo un par de meses y es, por tanto, una de las más recientes adquisiciones de la flota mercante nacional.

Tiene 108,2 metros de eslora por 14,75 de manga y 6,24 de puntal, con un registro bruto de 2.848 toneladas y un peso muerto de 4.000. Las líneas del casco son esbeltas, con proa lanzada y popa de crucero. El abanico de las amuras se prolonga en el castillo hasta la cubierta del uno inclusive. Las restantes cuatro escotillas se abren sobre la cubierta Shelter.

Se proyectó este tipo de buque para el transporte de fruta, para lo que están convenientemente acondicionadas las bodegas, y su velocidad sobrepasa los quince nudos y medio. Tiene también alojamientos para doce pasajeros.

El *La Mancha*, todo blancos y esmaltes, es una paloma con radar, y cubicación y marcha nada más que discretas, en comparación con lo que requiere hoy en día un barco eminentemente frutero de gran tonelaje. Son, en los programas de la Empresa Elcano unos "Villas" mejorados en tamaño, marcha y condiciones. Sin embargo los "Villas", que como tales específicos frutereros no pudieron cuajar, por lo recortado de sus características para este tráfico, se han constituido en unos muy buenos barcos para la carga general en gran cabotaje. Esperemos a ver qué solución comercial se da a estos "R", demasiado pequeños para el tráfico ordinario de ultramar, y demasiado grandes, caros y buenos para el cabotaje europeo.



*Buque frutero La Mancha de la Empresa Nacional Elcano*

Por lo que respecta a su facha marinera, es en todo momento un buen exponente de lo que se puede hacer en España. Creemos que en la mar se portaran bien estos barcos alterosos y finos. Y hasta nos gustaría este *La Mancha* si no llevase en la caseta de gobierno, y en el axiómetro del gobernalle, dos palabras náuticamente infamantes: izquierda y derecha. Es, sin duda, la primera vez que se comete tal sacrilegio con letras de molde en castellano a bordo de un barco español, y a su vista se pone de manifiesto la necesidad urgente de un correctivo para sus constructores. Hace unos meses, un ilustre naviero, precisamente en nuestro puerto, decía que juzgaba interesante entalingar a un cáncamo de cubierta a unos cuantos constructores navales y tenerlos así navegando diez meses por todos los mares del globo para que conociesen un poco la mar.

Nosotros votamos, en broma, por que se estrene el cepo de este sano remedio con el architerrestre autor del desatino náutico de prostituir las dos más bellas palabras de nuestro repertorio marinero: babor y estribor.



## 48.- LA DRAGA ASESINA ESTÁ AMARRADA EN SANTANDER

*Diario Alerta, 26 de diciembre de 1954*

El muelle de Calderón tiene desde hace días la sorpresa de cuanto mas feo se ha ideado en construcción naval. Una vieja draga de rosario, camino del desguace, no tiene más interés que el anecdótico de su vida anterior, y este cochambroso montón de óxido y chatarra la tiene buena. Su facha, característica y única, la sitúa al primer golpe de vista más allá del Atlántico, y así es en verdad.

Su nacimiento tuvo lugar en 1912 en el Canadá y en las márgenes del caudaloso San Lorenzo, ese mar casero y helado que se clava en América hasta los Grandes Lagos. Entonces se llamaba *D. M. 8* a secas, y un buen día de 1945, en compañía de otras tres fue arrancada de la monotonía fluvial para emprender una estupenda aventura oceánica. Iba a ser destinada al puerto de El Havre para reponer la desaparición casi absoluta del material de dragado de aquél puerto como consecuencia de la guerra.

Los remolcadores *Turmoil* (el que habría de hacerse más tarde famoso con el *Flying Enterprise*), *Salvonía* y *Empire Mary*, fueron encargados de la arriesgada operación del transporte y fue precisamente el *Salvonía*, de 1.300 HP., el que tuvo la suerte de remolcar a nuestra protagonista.

### *UN REMOLQUE QUE HIZO HISTORIA*

El 16 de octubre de 1945 salió el *Salvonía* de Londres y al final de su viaje en Sydney (Canadá), se vio obligado a amarrar, para reparar diversas averías sufridas en la travesía. Entonces para ganar tiempo, la draga *13* (así se llamaba a la sazón) fue remolcada desde Sorel, en donde se encontraba, hasta Sydney y desde allí zarpó finalmente, tras el cabo de remolque del *Salvonía*, amarinada con una tripulación de nueve hombres.



El remolque habría de hacer historia aquel invierno. A los pocos días de navegación se presentó una vía de agua, y remolcador y remolcado hubieron de arribar a Halifax para reparar. Se hicieron de nuevo a la mar, y estando a unos centenares de millas de las Azores, el temporal rompió los alambres de remolque y la draga quedaba al garete un día y una noche, hasta que pudo de nuevo ser "repescada". A los dos días arribaron a Horta para hacer nuevas reparaciones, tomar víveres y combustible y esperar durante diez días a que el tiempo entrase en razón.

### UN MÉDICO A BORDO

Empezaba de nuevo la peregrinación. El 13 de enero, hacia las diez de la noche se produjo un incendio en la draga, después faltó de nuevo el remolque hasta tres veces, y un marinero del *Salvonía* resultó gravemente herido. El día 22, el *Salvonía* pidió a Londres el auxilio de un compañero para cooperar en su esfuerzo y evacuar el herido. El remolcador *Dexterous* zarpó de Southampton el día 23, con un médico, y este mismo día se rompía nuevamente el remolque, quedando la draga otra vez al garete. En un bandazo gigante abordaba a la *Salvonía*, causándole importantes averías, y en esta desesperada situación apareció el día 25 el *Dexterous*, que consiguió transbordar el médico al *Salvonía* y éste, cediendo su incómodo paquete al *Dexterous*, se dirigió a todo full a Falmouth para desembarcar al herido.

A la noche siguiente conseguía, al fin, el *Dexterous* recuperar el remolque, pero el temporal no cedía y se fueron sucediendo los abordajes de tal manera que, el día 29 de enero el propio *Dexterous* se vio precisado a lanzar un S.O.S., machacado materialmente por la draga asesina. Apareció entonces en escena el *Turmoil*. Era el 30 de enero y en el *Salvonía* solo quedaba útil a bordo un cabo de remolque de catorce pulgadas.

### VIENE AL DESGUACE

La mar había llevado su presa aguas arriba del Canal de la Mancha y en medio de un temporal deshecho abatía inexorablemente hacia los peñascos de Casquets. Al fin, el *Turmoil* conseguía hacerse con ella y la *13* pudo ser remolcada a Torbay; cinco días más tarde entraba en El Havre; era el 7 de

febrero y habían transcurrido ochenta y ocho días de viaje desde que zarpo de Sorel.

El estado que presentaban sus superestructuras machacadas era desolador, luego el soplete y el minio –el esparadrapo y el árnica de los barcos– lo fueron saneando todo poco a poco.

Hoy, la *D.M.8* es ese artefacto que tenemos mansamente atracado frente a nosotros, y en su humilde aspecto vencido, nadie podría suponer en su haber marinero un capítulo tan notable y apasionante como este que acabamos de relatar.

Un barco de río viene a morir en el desguace al otro lado del Atlántico, después de una odisea excepcional que no pudo ni, remotamente, soñar cuando cayó al agua del San Lorenzo salpicado de hielos, hace ahora mas de treinta años.



## 49.- UN BARCO CHINO VA A ATRACAR EN NUESTRO PUERTO

*Diario Alerta, 21 de abril de 1955*

Dentro de unas horas, el *Union Power*, un barco de China nacionalista, va a atracar en nuestros muelles. Mientras vuelan estas cuartillas a Santander, acaso esté macheteando, casi en lastre, el maretón continuo de la recalada a Finisterre, en su maravillosa novedad de asomar la proa al Cantábrico, después de dar media vuelta al mundo por el canal de Suez.

El *Union Power* es un antiguo standard norteamericano, un C1 A M V1, que se botó en 1945 en Duluth con el nombre de *Lewis Haii*; más tarde fue el *Mesh Knot*, y a partir de 1948 pasó a la China Union Lines con el nombre actual. Con siete gemelos más y un Victory forma la flota de esta contraseña, que se matricula en Keelung, un puerto fronterero a Hongkong, en el continente a pocas millas de Formosa.

El *Union Power*, que viene con un cargamento de chapa naval desde Japón para los Astilleros Españoles, ha dejado ya casi toda la carga y alijará totalmente en nuestro puerto. Es un buen barco de 6.000 toneladas D.W. y 3.805 de arqueo, con motor a popa y 323 pies de eslora, de fuerte construcción –como todos los de su clase– y muy bien conservado.

¿Cuántos años hace que no entra en Santander un barco chino? Lamentable fallo de los archivos. Ahora vamos a tener entre nosotros una buena muestra con su enseña al pico, roja, ondulada de amarillo y con el sol en un ángulo azul.

Chang Kai Chek con su dulce esposa, presiden la sobriedad franciscana de la cámara de oficiales, limpia y desnuda de todo adorno hasta la exageración. Así es el *Union Power*, con su magnífica tripulación, joven, alegre y auténticamente marinera, que se prodiga en naturalidad y simpatía en su

extraordinaria visita a España, un viaje que acaso no vuelva a repetir en la vida este patriarcal capitán, Wang Chen Who, con aspecto de prior budista, y su cuadro de jóvenes oficiales a las ordenes del “Chief” Chen, un caballero que desgrana un inglés correctísimo y tiene curiosidad por saber como es Santander y si está lejos la ciudad de los muelles de atraque.

Tienen el presentimiento de que nuestra bahía va a ser un Rotterdam de actividad portuaria, y nuestra ciudad un París rebosante de civilización y atractivos. Al fin se deciden a preguntar, púdicamente, si Santander es mejor que Valencia y que Cádiz.

- Santander es maravilloso... es lo único que se puede contestar.

El *Union Power*, que con sus doce nudos, viene devorando singladuras a contrapelo de la tierra, salió el 28 de febrero de Yokohama con rumbo final a Santander, y tiene la roda cansada de labrar loxodrómicas por el Pacífico con su carnet de beligerante, por el Indico, el Rojo y el Mediterráneo, en busca del nuestro Cantábrico, y, finalmente, de nuestra canal.

Nuestra más cordial bienvenida a este exilado valiente que viene a traernos un destello de merecido prestigio marineramente de su país, en una misión de paz a medio mundo de distancia de los suyos, separados hoy, además, por otra bandera y ese peligro de canal de Formosa, por el que pasa la séptima flota vigilante.

Dentro de unas horas, algunos de sus tripulantes –los más afortunados– recibirán en Santander un paquete de cartas de Formosa, una auténtica isla en el Mar Rojo, invadida de refugiados, y con ellos noticias de las familias de la dotación del *Union Power*. Y nos incita, instintivamente, una piadosa admiración para estos silenciosos héroes.

Por una vez, el mundo de la guerra en Oriente va a perder la perspectiva lejana de las noticias de prensa y va a estar en contacto real con nosotros, unas cuantas horas.



## 50.- EL *RÍO TAJO* ES EL ÚNICO LIBERTY ESPAÑOL

*Diario Alerta, 7 de agosto de 1955*

El *Río Tajo*, ahora por fin en su puerto de matrícula, es el único liberty que arbola la bandera española. Probablemente es nuestro país, el único entre los de su categoría naval, que ha registrado en la historia de su Marina mercante de postguerra este hecho verdaderamente excepcional.

Cuando la mayoría de los Liberties se desparramaba generosamente por todos los mares, abandonando su fachenda guerrera y prodigándose en regalo baratito para antiguos y dudosos aliados, en las listas de nuestra flota desconocíamos en absoluto la presencia de esta clase de buques, divisa internacional del mar. Sólo tuvimos el primero y único, cuando la flota norteamericana en activo –la reserva conservaba y conserva unos dos mil más–, prescindió casi en absoluto de ellos, definitivamente abanderados con los colores de Francia, Italia, Grecia, Yugoslavia, Rusia, Panamá, Liberia...

Y además el nuestro –nuestro dos veces por santanderino– no fue transferido con la alegría y facilidad de los demás liberties trashumantes. Pero aquí está, sin que le falte un ápice de su estampa clásica, incluso con su cowl-top en la rechoncha chimenea.

El *Río Tajo* se botó en noviembre de 1943 en la segunda grada de los astilleros Permanent Metals Corp., de Richmond, California, y llevaba el número E 2.180, pertenecía al tipo E C2-S-C1 y se le bautizó con el nombre de *R.F. Peckham*, nombre que conservó hasta 1952. Sus características pues son las de cualquier liberty, esto es 134,65 metros de eslora por 17,38 de manga, 7.696 toneladas de registro, 10.578 de peso muerto y 14.300 de desplazamiento. Con proa lanzada sin abanico y popa de crucero en casco soldado. Su máquina es de vapor y triple expansión, construida

simultáneamente en Portland y su marcha, el punto económicamente crítico de los liberties en la paz, es de 10,5 millas cargado, consumiendo unas 25 toneladas de fuel-oil por singladura.



*Buque Liberty Río Tajo de Fernando Pereda Aparicio*

El *Río Tajo* es hoy, además, la capitana de nuestra matrícula con sus 10.578 toneladas de peso muerto, aunque no llega a la marca máxima que correspondió al petrolero *Campeador*, hundido durante nuestra guerra de liberación, llevando el nombre de nuestro puerto en su espejo, que registraba 7.873 toneladas y desplazaba 15.855, cargando 322 más que el *Tajo*.

Y es curioso consignar, sin embargo, que el *Río Pas*, que le sigue en tonelaje, le sobrepasa en cambio en su eslora total nada menos que con doce pies de ventaja.



## 51.- UN NUEVO REINA VA A HACER VISITAS REGULARES A SANTANDER

*Diario Alerta, 30 de agosto de 1955*

Hace ya tres meses que está a flote, en plena fiebre de armamento, el *Reina del Mar*, que es una segunda edición de nuestro viejo *Reina del Pacífico*, con veinticinco años ya de servicio y a dos pasos del desguace. Que el "*Reina*" sea un barco viejo se nos hace duro –él que fue la avanzada destacadísima de nuestros *liners* visitantes de la anteguerra–, pero que surja un sustituto aún mayor con la promesa de su visita periódica a nuestra bahía, nos llena las entrañas del regocijo bíblico, ajenos a los altos problemas de política naval, y sin mas antojo próximo que la recuperación romántica de la categoría mundial de nuestro puerto.

El *Reina del Mar*, que con su nombre castellano continua la tradición de la Pacific Steam, que designa desde hace un siglo a todas sus naves con nombres familiares al abrazo de tierra sudamericana que bordean sus buques, está en rosca flotando en el puerto norteirlandés de Belfast, junto a los astillero Harland y Wolf.

Con el disco encaramado aguas arriba de su flotación provisional, minio y remachadoras, el nuevo "*Reina*" –la nueva "*Reina*" que dicen los ingleses en su galante maridaje con la mar– compone su complicada toillettes nupcial de blancos y cremas.

El *Reina del Mar*, que da un paso atrás y vuelve al vapor con turbinas y calderas Babcock –el *Reina del Pacífico* es de motores–, llevará 762 pasajeros, registrará 19.350 toneladas brutas, 1.748 más que aquél, y alcanzará los 598 pies de eslora entre perpendiculares.



*Trasatlántico Reina del Mar de la Pacific Steam Navigation Company*

El día en que aboque nuestra canal celebraremos la mayor visita de la postguerra..., que no llega a la marca que detenta en Santander el *Asturias* de la Mala Real, con 22.000 toneladas de R.B. y 655 pies de eslora, seguido del *Empress of Australia*, de la Canadian Pacific, con 21.861 y 589 pies.

El nuevo "*Reina*", en cambio no tendrá mas que una sola chimenea, porque ya no se estilan los *dumming* como la chimenea proel del viejo "*Reina*" y de los tres *Magallanes* del la Trasatlántica en la anteguerra, y la popel del *Normandie*.

Dentro de unas semanas la contraseña de la P.S.N.C. –una de las cuatro únicas contraseñas británicas que tienen hoy el privilegio de ostentar la corona de San Eduardo– se izará a tope del *Reina del Mar*.

Nota.- Las únicas navieras inglesas que pueden llevar la corona real en sus contraseñas son la Mala Real, la Pacific, la Elder Dempster y la Orient Line.





## 52.- *L'AVENTURE SE LLAMABA BRAID CUANDO ERA INGLESA*

*Diario Alerta, 28 de octubre de 1955*

Se halla en nuestro puerto, atracada al muelle saliente de Maura, la fragata francesa *L'Aventure*, que como se ha dicho ha estado destacada en los Grandes Bancos de Terranova para la protección de los intereses de la flota pesquera de su país en aquellas aguas de bien ganada tradición francesa, que hasta tiene el privilegio extraterritorial de curar el bacalao capturado por su flota, en tierra británica del Commonwealth, en la llamada French shore u orilla francesa.

*L'Aventure* es una fragata del tipo ingles *River*, que se construyó en gran escala durante la pasada guerra mundial. Tiene 1.365 toneladas estándar y desplaza en plena carga 2.130. Es de 305 pies de eslora total por 36 de manga y 12 de calado, y su armamento principal es de dos piezas de cuatro pulgadas, a mas de otras menores antiaéreas y antisubmarinas. La maquina es de vapor, con dos calderas y dos hélices, 5.500 caballos y da hasta 20 nudos de marcha.

Seis fragatas británicas *River* pasaron a la Armada francesa, fueron la *Braid*, la *Stube*, la *Windrush*, la *Fome*, la *Torrige* y la *Mayole*, que con la clasificación de "escorteurs" se rebautizaron respectivamente *L'Aventure*, *Croix de Lorraine*, *La Decouverte*, *L'Escaramouche*, *La Surprise* y *La Confiance*. También se entregaron barcos de esta serie, después de la guerra, a las Marinas de Egipto, Dinamarca, Holanda, Portugal, India, Pakistán y Birmania. La Royal Navy conserva en activo 17 unidades y una la empleó como "barco-petardo" con la bomba atómica de Monte Bello (primera experiencia atómica inglesa) y se volatilizó en octubre de 1952. Durante la guerra perdió ocho unidades *River*.

Se puso la quilla del *L'Aventure* por N. Simons & Co. El 1 de diciembre de 1942, en Renfrew (Inglaterra); se botó el 30 de noviembre del 43 y se entregó a la Marina Real el 21 de enero del 44.



*Fragata francesa L'Aventure*

Es la segunda fragata extranjera que visita nuestras aguas después de la guerra, la primera fue la inglesa *Loch Scavaig*, de la clase *Loch*, y desde la llegada del cazasubmarinos *Grenadier* con la regata internacional de hace dos veranos, no habíamos vuelto a ver los pompones rojos y las camisetas rayadas de los hombres de *la Flotte*.

Nuestra bahía, algo más interesada desde hace una temporada en la romántica aventura marinera del bacalao y los Grandes Bancos, completa con la visita inesperada de este pastor de los rebaños galos en aquellas aguas, su archivo de recuerdos náuticos.



## 53.- UN BARCO EGIPCIO EN EL PUERTO DE SANTANDER

*Diario Alerta, 10 de octubre de 1955*

Con este resurgir de los pequeños y sus ansias de tener barcos propios por todos los mares, después de la última guerra se nos van presentando banderas desconocidas para dar una nota de variedad, siquiera mínima, en el cotidiano “sota, caballo y rey” de nuestro puerto.

Con la llegada del *Mohamed Ali-el-Kebir* anotamos el tercer pabellón diferente con el *leit-motif* de la media luna del Islam. Hemos tenido varios barcos turcos –el *Yolac* y el trasatlántico *Taurus*, entre otros– de bandera roja con creciente y estrella blancos. Tuvimos el tunecino *Carthague* –perdido por cierto, nada más salir de nuestro puerto– también con bandera roja, pero con la luna y la estrella rojas sobre disco blanco en el centro. Ahora es el egipcio *Mohamed Ali-el-Kebir*, con el creciente y tres estrellas blancas sobre el estandarte verde del Profeta.

También tuvimos en nuestros muelles el pabellón marroquí de la zona española izado en el petrolero *Marna* y en la lancha *Roxy*, pero esta bandera no lleva la media luna, sino el sello de Salomón en cinco puntas sobre un rectángulo verde esquinado en campo rojo, al estilo del pabellón mercante británico.

La bandera verde de Egipto se estrena rigurosamente en nuestro puerto a bordo de este *victory*, perteneciente a la Khedivial Mail Line, la más importante naviera privada egipcia.

El *Mohamed Ali-el Kebir* se construyó en 1944 en California con el nombre de *Atchison Victory*, y navegó en la flota mercante norteamericana hasta 1947, cuando en compañía de su gemelo *United Victory*, hoy *Khedive Ismail*, pasó

a la Marina egipcia, matriculándose en Alejandría. Es un barco de turbinas, 8.189 toneladas de registro y 10.700 de peso muerto, con 455 pies de eslora y tres cubiertas; puede dar hasta 17 nudos de velocidad.

La flota mercante egipcia consta de 68 unidades, con 113.795 toneladas de registro bruto, y su gran mayoría esta constituida por unidades ya entradas en años. El visitante que hoy tenemos en nuestro puerto es de lo más florido y destacado en su flota, y ciertamente es un barco excelente por sí, como todos los del tipo *VC2-S-AP3 victory* de turbinas, y de una silueta graciosa y sobria.

De las Marinas jóvenes nacidas en la euforia de la postguerra solo nos faltan las credenciales de Israel, Filipinas, Islandia, Indonesia y las Repúblicas inéditas hispanoamericanas. De lo demás, poco a poco vamos viendo alguna muestra.

Que la alegría celestial de tener este balcón entreabierto al mundo en el antepecho de Cabo Ajo al Cabo de Latas, nos hace el milagro de sentirnos asomados al sol, y de espaldas a esos apartamentos interiores que se abrasan en la sombra, meseta adentro, unidos tan solo al resto del planeta por un casquete de azul y espadañas.



## 54.- ENTREVISTA: 50.000 FOTOGRAFÍAS DE BARCOS DISTINTOS, POSEÉ RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY

*Entrevista publicada en el diario Alerta el 22 de junio de 1960*

*“Por las machinas”* se titulaba una sección semanal que Alerta mantuvo durante los años 1950 a 1953 y que estaba a cargo de nuestro colaborador Rafael González Echegaray. El interés que siempre despertan en nuestra ciudad las cosas del puerto, la amenidad que González Echegaray supo darle con su ágil pluma, como notable publicista que es, y sus grandes conocimientos de todo cuanto tenga relación con la vida marítima, hizo que esta sección fuera muy leída y gozara de la preferencia de muchos de nuestros lectores. Pues bien, Rafael González Echegaray acaba de editar un libro, *Resaca*, en el que se recopilan la mayor parte de aquellos artículos suyos publicados en Alerta.

Ayer, aprovechando su arribo a Santander con motivo del nacimiento de su primera hija, le abordamos. Y como Rafael, abogado, oficial de la Marina mercante, notable publicista y subdirector de la Compañía Trasatlántica Española, es muy conocido y estimado en su ciudad natal, nos relevamos de presentarle, yendo directamente al grano de la cuestión que nos llevó hacia él: su segundo libro, pues ya anteriormente editó otro sobre la historia de los vapores y las navieras santanderinas en los primeros cincuenta años del siglo actual.

- ¿Qué nos dice de *Resaca*? -

- *Es una recopilación de gran parte –unos ciento veinte– de mis artículos publicados en Alerta, en la sección “Por las machinas”, durante los años 1950 a 1953. En esta sección se hacía un comentario semanal sobre las noticias mas destacadas de la vida marítima nacional durante la semana y sobre el movimiento en nuestro puerto, salpicado con datos y anécdotas relacionadas con los barcos entrados y salidos, etc. En Resaca he agrupado estos artículos en seis capítulos de acuerdo con una unidad temática. Un capítulo dedicado a*

*los barcos de la matricula de Santander; otro a la reanudación de la escala en nuestro puerto de los buques extranjeros después de la última guerra mundial, y otros, a los naufragios habidos, a los barcos que en el mundo llevan el nombre de Santander, a los acontecimientos marítimos más importantes de aquella época, como el hundimiento del Río Miera en Cabo Mayor, la llegada del acorazado argentino Pueyrredón, los barcos de la Compañía Aznar, los famosos Montes, en los que navegué durante seis años. Todos ellos salpicados de citas sobre el puerto santanderino para hacer más amena una lectura de este tipo.*

### **50.000 FOTOGRAFÍAS DE BARCOS**

Rafael González Echegaray no solo fue asiduo colaborador de nuestro periódico, sino que también ha publicado notables trabajos en otros periódicos y revistas técnicas. Pero todos sobre temas marítimos, le hemos preguntado el porqué:

*- Es una afición que siento desde muy niño. Puedo decir que de mis 37 años, llevo casi 30 "liado" con estas cosas de la vida marítima. Esta afición me llevó a elegir la carrera de marino mercante, a disponer de una biblioteca en la que, entre otros libros, figuran todos los editados por el Lloyd desde el siglo pasado y una colección de más de 50.000 fotografías de barcos de todas las navieras y de todos los países del mundo.*

*Esta colección –añade– probablemente sea única en su conjunto, pues también figuran fotografías de barcos de guerra. En la sección de buques mercantes nacionales, hay otras dos en Barcelona y Valencia muy interesantes, pero no tan completas.*

### **SEIS AÑOS PARA IDENTIFICAR ALGUNOS BARCOS**

- ¿Ha resultado muy costoso reunirlos?

*- Algo sí, naturalmente, pero me han ayudado mucho los amigos. He recibido fotografías hasta de Australia y Japón, y de otros coleccionistas, pues en el extranjero hay varios "chalados" como yo por este tipo de colección. En realidad, más difícil que encontrar fotografías de barcos es identificarlos, sobre todo cuando se trata de barcos pequeños. Algunos me han llevado hasta cinco o seis años.*

## NUEVOS LIBROS

- ¿Proyecta editar más libros?

- *Alguno que otro. El próximo será una historia de todos los naufragios ocurridos en la costa de Santander, desde San Vicente de la Barquera a Castro Urdiales, desde el año 1800. Hasta el momento tengo fichas, con su historia correspondiente, de más de un centenar de naufragios. Pero este libro me llevará aun mucho tiempo, pues requiere una labor investigadora muy penosa.*

*Y más adelante –continúa– tengo el proyecto de publicar otro libro sobre la historia del movimiento del puerto santanderino y otro sobre la historia de los barcos de la Compañía Trasatlántica, sobre el que ya estoy trabajando.*

- ¿Cuántos barcos ha poseído esta compañía de tanta raigambre en Santander?

- *Exactamente 103 barcos propios, desde que se fundó en 1850. El primero fue el General Armero y el último, un buque de carga, el Ibérico.*

- ¿Cuáles fueron los más importantes?

- *Yo creo que entre los más notables, el segundo Alfonso XIII y la pareja Reina Victoria Eugenia e Infante de Borbón, que entonces eran los más grandes del mundo, pues desplazaban 15.000 toneladas. Otros muy importantes fueron el segundo Antonio López, primer barco español con luz eléctrica, botado en 1880, y el célebre Joaquín del Piélago, primer vapor mercante construido enteramente –casco y maquinaria– en España, en Cádiz.*

## BUQUES CON EL NOMBRE DE SANTANDER

- Decía antes que uno de los capítulos de *Resaca*, le dedica a los buques que en el mundo han llevado o llevan el nombre de Santander. ¿Cuántos ha habido?

- *En la Compañía Trasatlántica hubo tres con el nombre de Santander y otro con el de Ciudad de Santander, que entonces, en 1886, al desplazar 5.000 toneladas, era de los más grandes buques que cruzaban los mares. También hubo una draga en nuestro puerto y un buque de carga inglés de 10.000 toneladas, de la compañía inglesa Pacífico, es decir, de la propietaria del Reina del Mar y del Reina del Pacífico, y por ultimo, otro buque también de carga llamado Santanderino.*

Con Rafael González Echegaray podríamos estar hablando de barcos sin limitación de tiempo, pues pocas personas en el mundo saben tanto como este santanderino de tal tema. Pero tiene prisa en acudir nuevamente al lado de su primogénita que acaba de llegar, como quien dice, a este mundo. Y ponemos punto final.





## 55.- LA TRAGEDIA DEL *ELORRIO*, EL MAYOR DESASTRE DE LOS ÚLTIMOS SIGLOS EN NUESTRAS COSTAS

*Diario Alerta, 24 de diciembre de 1960*

En Madrid, curiosa paradoja de estos tiempos, a doscientas millas de la costa, hay también medios marítimos. Podríamos decir que es el centro nervioso principal del pequeño mundo naviero español. Por eso la catástrofe del *Elorrio*, vivida minuto a minuto hasta el final, nos ha dejado anonadados en un confucionismo de pena, estupor y de duda.

El naufragio del *Elorrio* es sin duda, la mayor tragedia marítima acaecida en estas costas en todo el siglo XIX y lo que va del XX, con excepción de la catástrofe del *Cabo Machichaco* y que las galernas, antes de la llegada del vapor y el motor, causaban entre nuestra flota pesquera de boniteras y barquías.

Ni el hundimiento de la fragata *Lealtad*, ni el del acorazado *España*, ni los torpedeamientos de los mercantes *Galea*, *Aristides*, *Lorton*, *Barreiro* y *Baldur*, ni los naufragios de los trasatlánticos *Isla de Cuba* y *Alfonso XIII*, arrojan un saldo de vidas tan desfavorable en un solo buque como este de *Elorrio*.

### *LOS MAYORES DESASTRES DEL SIGLO PASADO*

Las mayores desgracias correspondieron en el siglo pasado a la fragata italiana *Pace*, perdida en las Quebrantas con toda su tripulación, excepto el capitán. Ya en las postrimerías de 1800 el costero gijónés *Sofía* se perdió con toda su tripulación –once hombres– frente a Mouro. En 1896 el mercante *Carranza* se estrelló en las rocas de San Pedruco, en Cabo Ajo, pocas millas más al Este de la tumba del *Elorrio*, y se ahogaron con él cinco hombres.

El 7 de abril de 1915 desapareció con cuerpos y bienes, frente a nuestras costas, el mercante *Carbones Asturianos*. Unos días después fueron

encontrados flotando a la altura de Cabo Mayor, algunos de sus restos; la cifra de muertos en este desastre no llegó a la decena, aún a pesar de que navegaban a bordo la esposa del capitán y una pasajera.

El 20 de diciembre de 1918, justamente hace cuarenta y dos años, se perdía en las Quebrantas el pailebote *Ramonchu*, poco mas o menos en el lugar en donde naufragó el *Arinda Mendi* el 17 de diciembre del año anterior, y se ahogó toda su tripulación, compuesta de siete hombres.

### *A DOS PASOS DEL OSTHAV*

En los últimos años, el mayor desastre correspondía al *Puerto de Figueras*, hundido frente a San Vicente de la Barquera el 11 de diciembre de 1950, pereciendo toda su tripulación, compuesta de ocho hombres. Al lado de estos naufragios de buques mayores, se alinean los correspondientes a catástrofes de pequeñas embarcaciones de pesca de bajura con tripulaciones numerosas, que regularmente arrojan un trágico balance no menos doloroso.

El *Elorrio* ha ido a morir a dos pasos de la tumba de la popa del *Osthav* y a mitad de camino, entre la cenefa rubia del Puntal y Cabo Quintres, tumba del acorazado *España* el 30 de abril de 1937, y del mercante inglés *Kara*, embarrancado por nieblas el 22 de mayo de 1920.



*Vapor Elorrio de Naviera Ibaizábal de Bilbao*

Las Quebrantas, con su cortejo fúnebre de desgracias sucesivas, no habían podido conseguir una marca tan desoladora como esta de Punta Langre, el cantil soñado de los versos del mar de José del Río.

La muerte de veinte hombres de la mar y uno de tierra, la llamada del campanario y la impotencia de unos esfuerzos nos hace recordar el heroísmo de aquel párroco de Latas, don Crisanto Gutiérrez, que personalmente fue el alma del salvamento –entonces afortunado– de la tripulación del *Arinda Mendi*, en colaboración con los Prácticos Indalecio Santos, Germán del Río y del infatigable “Pick”.

A los cuarenta y tres años de aquel drama se ha repetido, con bastante exactitud geográfica, caso parecido, pero ha costado muchas más vidas. Y se nos encoge el alma pensando en la constancia asesina de la mar y en la constante flaqueza de los hombres frente a ella.

Madrid, 23 de diciembre



## 56.- EL *MINA MARY*: UN INCANSABLE JORNALERO DEL MAR

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia*

*Diario Alerta, 18 de febrero de 1961*

Yo hubiera querido titular esta cróniquilla con otro acento, por ejemplo "*Elogio de los valerianos*". Porque el *Mina Mary*, matrícula de Santander, es el cuarto *Valeriano* que cae en la brecha de su arriesgado quehacer diario costeando sin descanso.

*Los valerianos* eran trece –mal número– y constituían una familia característica en el cabotaje, con sus proas lanzadas y su caja inmensa. Todos nacieron en astilleros gijoneses y eran más bien horribles. Fue el primer esfuerzo en serie de nuestros astilleros de postguerra, y aparecían como setas por todos los rincones del Cantábrico, afanándose en repartir carbón asturiano a diestro y siniestro. Como eran baratos y la construcción casera estaba difícil, llevaron máquinas de vapor –excepto dos diesel, el *Plata* y el *Oro*– fabricadas en Puerto Chico. Eran medio montañeses por su nacimiento y por su resuello. Desde 1945 se eternizaban en su laborioso armamento en el espigón de Molnedo y poco a poco se fueron haciendo a la mar.

Solamente uno, el *Pedro de Igual*, fue incapaz de llegar a Santander a remolque del viejo remolcador *Tritón*, y se perdió en su primer viaje –un viaje nonato– en las peñas asturianas de Lastres, en una cerrazón de niebla.

Ahora se ha perdido, también en una pared de niebla y de roca, Cabo Machichaco, el *Mina Mary*, y su defunción nos obliga a pasar lista en un recuento después de quince años.

Los valerianos fueron trece: *Tercio Montejurra*, *Tercio San Miguel*, *Oro*, *Plata*, *Mina Mary*, *Ana Rosa*, *Aries*, *Leo*, *Borja*, *Duque del Infantado*, *José Pumariño*,

*Manuel Salvadores y Pedro de Igual.* Todos de máquina a popa, con dos bodegas y un solo palo; con proa lanzada y popa de crucero, y con un enigmático arqueado de 399 toneladas –para no llegar a las 400– y unas 550 de carga; poco andar y muchas ganas de trabajar por estas mares de Dios, llevando madera gallega, carbón de San Esteban y cemento de Pasajes.

El *Pedro de Igual* se hundió antes de entrar en servicio. El *Oro* naufragó en la costa de Portugal, en cabo Sines, el 4 de marzo de 1957, mandado por el que había de ser el primer oficial del *Elorrio* y habría de perecer en la catástrofe de este buque. El primer *José Pumariño*, rebautizado *Micaela*, se perdió frente a Avilés el 24 de febrero de 1955. Entonces el *Manuel Salvadores* cambió su nombre por el de *José Pumariño*.



*Vapor costero Mina Mary de Nicanor Noval Hevia*

El *Mina Mary*, perdido en las peñas de Machichaco, era un viejo cliente de esta casa y visitaba el Cuadro con fidelidad. Ahora es el cuarto *Valeriano* perdido de la veterana familia costera. Ya sólo quedan nueve –casi los dos tercios– cuando nos parece que ayer todavía estaban en Puertochico, impúdicos de roña y de minio, con música de fondo de remachadoras y cortejo de pesqueros y oxígeno.

El mejor elogio de estos incansables jornaleros de la mar es esta su heroica patente de sencillez trabajadora y esta orla fúnebre después de quince años incansables de ganar el pan –el sobordo– con el respiro de sus hornos minúsculos y artesanos.



## 57.- EL *LAS ARENAS*, ÚLTIMA PALABRA DE LOS CARGUEROS ESPAÑOLES

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia  
Diario Alerta, 22 de febrero de 1961*

Este *Las Arenas* que tenemos descargando trigo argentino desde hace ya varios días, es una buena muestra de la última estirada de la flota tramp bilbaína. Hace tan solo unos pocos años que nuestra matrícula, Santander, detentaba el cetro de la flota carguera de altura española. El *Río Tajo*, el *Río Pas* y el *Astro* eran lo más moderno y lo mejor, sin discusión entre la colección de antiguallas que navegaban con pabellón español en viajes trasatlánticos de carga. Desde hace tan solo un par de ellos hemos perdido este puntilloso record, porque la flota *tramp* de la ría ha vuelto por sus fueros y ha incorporado las nuevas construcciones de Sestao y Olaveaga, siete hasta este momento, que constituyen el núcleo decoroso de la Marina mercante nacional.



*Motonave Las Arenas de Naviera Bilbaína*

En Euskalduna se han botado los *Monte Pagasari* y *Monte Peñalara*, de 11.000 toneladas y máquina a popa, que han pasado a la Naviera Aznar. El primero, por cierto, sufrió no hace mucho un grave percance en las costa del Japón, aunque afortunadamente consiguió ser salvado.

En la Constructora Naval se botaron primeramente el *Alejandro Zubizarreta* y el *Deusto*, gemelos, en líneas generales, de los montes de Euskalduna, pero destinados a la Naviera Vizcaína y a la Naviera Bilbaína, respectivamente. La Naval empezó luego una nueva serie algo mayor, de unas 13.000 toneladas, que tiene una bodega a popa de la máquina.

El primer buque de esta clase es el *Valentina Frías*, de la Naviera Vizcaína, y el segundo, este *Las Arenas*, de la Bilbaína. Un tercero es el *Conde de Fontanar*, recientemente entregado a su armador, la Naviera Zorroza. Finalmente Euskalduna está construyendo un cuarto buque para esta serie el *Martín Zubizarreta*, que engrosará la flota de la Vizcaína.

Dos cancelaciones se han producido de este tipo de buques, a saber, uno destinado a la General de Navegación y otro a la Naviera Menchaca, ambas también de Bilbao, que han suspendido sus encargos por falta de crédito naval.

Podemos decir que tenemos hoy en nuestros muelles la última palabra de la construcción naval mercante española en cuanto a cargueros puros se refiere.





## 58.- EL GALDÁCANO EL PRIMER TANQUE NO PETROLERO CONSTRUIDO EN ESPAÑA

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia*

*Diario Alerta, 1 de marzo de 1961*

Está en el agua el séptimo buque tanque botado en San Martín y nos gustaría poder decir que es “una especialidad de la casa”. Si esto de la especialidad lo hubiésemos sabido entender hace unos años, acaso otro gallo cantara hoy a nuestros astilleros en estado de coma por falta de encargos.

El primer petrolero, una cría de petrolero, se construyó en el dique en 1926. Se llamaba, y se llama porque todavía existe, *El León*. Carga unas 400 toneladas, lleva un motorcillo de siete nudos y es de la Campsa.

El segundo fue en aljibe, el *A-3* para la Armada Española.

El tercero fue el *Campodron*, para la Campsa, que también navega. Se construyó en 1934 y tiene 1.121 toneladas de peso muerto. Tiene un gemelo el *Campalans*, que lo construyó simultáneamente Barreras de Vigo.

Al final de nuestra guerra, en 1939, se botaron dos pequeños tanques de 400 toneladas para la Marina de Guerra, el *PP 1* y el *PP 2*, en las gradas viejas de San Martín. Por cierto que uno de ellos, emulando a su antecesor el *Princesa de Asturias*, se remoloneó durante el lanzamiento y no quiso bajar así a la primera.

El sexto fue el gigante *Campoo*, de 2.400 toneladas de carga, lo mayor que se ha botado en la ribera Norte de nuestra bahía, entregado en 1955 a la Arrendataria de Petroleros, mientras la Naval de Matagorda, en Cádiz, entregaba a los hermanos trillizos el *Camprovin* y el *Camporreal*.

Este de ahora, el *Galdácano*, es un tanque muy especial dedicado al transporte a granel de ácido sulfúrico. Los cargueros *Cartes* y *Mercadal*, también raqueros nacidos entre el Promontorio y Puerto Chico, fueron sus remotos antecesores en 1947, cuando se construyeron para el transporte de la misma carga en containers dentro de sus bodegas normales. Nunca llegaron a transportarlo ni a llevar siguiera los tanques portátiles.

Así pues, el *Galdácano* es el primer tanque construido, no solo en Santander sino en España, para dedicarlo exclusivamente al transporte de líquidos no petrolíferos. Por nuestro litoral andan algunos vinateros a granel, pero sin bandera española y algún que otro “sojero” de construcción extranjera. Los “*alguibes del ajua*”, como decía el contraamaestre Lourido, son todos de la Marina de Guerra y desde luego construidos en sus astilleros de nuestro país, principalmente por la Empresa Bazán.



*Buque tanque Galdácano*

El *Galdácano*, un pequeño “*trunk*”, último parto de los astilleros montañeses, pasará de ahora en adelante con su propio negocio a costas al margen de las inquietudes del mercado de fletes y de la navegación mercantil propiamente dicha. Que tiene que ganarse la vida, dura vida, como dirían los carreteros del muelle, en la “*suelta*”.

## 59.- QUE SE VA EL VAPOR

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia*

*Sin fecha*

Los horizontes de la mar, en poco menos de veinte años, se han barrido de humos como por encanto. Y nos hemos quedado irremediamente tristes con este final de la que ha sido una estupenda hoja de la historia de la navegación que acaba de pasar. Los viajes sin vuelta dejan irremediamente este regusto amargo que ya conocemos.

Y se ha repetido, a la inversa, el escándalo del final de la vela, cuando una generación sensible, y con mala suerte, como la nuestra de hoy, se rasgaba las vestiduras al nacer de las chimeneas largas y físicas, negras y arriostradas que, embadurnando cielos y mares en un cínico alarde intrínsecamente blasfemo, escupían carbón a las nubes y arrinconaban, desconsideradamente, la majestad blanca de las arboladuras en franca retirada.

La edad del vapor -los vapores que entraban y salían con sus buenos cargamentos de ultramarinas ilusiones- se ha muerto definitivamente para los restos, y con ella toda una leyenda maravillosa de buques de muchas chimeneas -tres, cuatro o más-, con calderas escocesas espeluznantes, de hornos hambrientos, con aquelarre de fogoneros avivando fuegos en las planchas. Todo es ya pura antigualla histórica, lejana como el astrolabio y los matafiolos. Pero para los que lo hemos vivido, aún en su agonía, es una puñalada traidora sobre la partida de nacimiento.

Los hombres de Palmeira o de La Garrucha, de Sangenjo o de Mazarrón, armados de rodo y pala haciendo candela en sus entrañas, frente a los nueve ojos ígneos de las tres calderas de un frente, con su colección de paleros hociendo como topos por las adicionales y los pockets, han desaparecido para siempre.

Se acabaron los baldes de ceniza chirriando escandalosos en las guardias del alba, se acabaron las apuestas jaques de los marmitones para cargar hornos en un reto de pura fanfarria, se acabaron las historias negras de salideros, de seguridades y de válvulas de distribución. Y se acabó el saludo afectuoso, personalísimo, vivo y diferente de cada silbo pujando algodón, del manbrú desahogando impacencias y de las columnas gigantes de humazo, barrocas y macizas, levantando presión con el mejor galés de Cardiff o con el mazout pringoso que vino a sustituirle.

La chimenea, señores, la chimenea que ha sido, durante más de un siglo el perfil de los barcos, casi su parte más noble, porque era lo que les daba elegancia, prestigio, empaque y no pocas veces importancia, ha terminado su carrera descendente escondiéndose, vergonzosa, entre las superestructuras de puentes y lumbreras.

Chimeneas caídas y airosas con generatrices de silbos y virolas gigantes, con vientos de estay y de cadena, y con la contraseña de la compañía. ¡Si serían importantes las chimeneas en la escala de valores espirituales, valga la frase del puro comercio prosaico, que servían de pendón heráldico para la contraseña!

Chimeneas elocuentes que avisaban de la inminente zarpada o discriminaban con su penacho de vapor a cada pitada, quién era entre todos, el exigente que estaba pidiendo Práctico y que empezaba a cobrar amarras orinando vapor por la descarga del molinete.

Pero el motor diesel ha ganado la partida limpiamente. Las máquinas de triple expansión son como un refajo con puntillas y sus bastidores eléctricos se encaraman hasta los palos y las crucetas. Estas últimas chimeneas son ya adminículo convencional reducido a formas ridículas, invisible la más de las veces, casi siempre.

Dentro de muy poco las darán la última patada, definitiva, y se habrán borrado de los planes de disposición general, por los siglos de los siglos.

Estos barcos muertos en vida, sin chimenea ni humo, como robots gigantes, sin la triquiñuela viva del fuego en su panza, con hélices cortas, y patas largas, que giran a lo loco, (¡ay, qué lejos el ritmo de las sesenta paladas martillando a popa las cámaras de sofá y lucera!), se han adueñado de la mar toda. Y se empinan, rápidos, sobre la raya del horizonte, insolentes, sin anunciarse antes con el garabato borroso del humo. Así se cruzan al rumbo opuesto, sin rúbrica de carbonilla, sin pañuelo blanco de vapor en los adioses de la cortesía naval y casi sin hombres en sus entrañas.

Los barcos de motor, limpios como palomas, con sus pinturas de esmalte, sin túneles ni mamparos de calderas, sin montones de carbón por los entrepuentes y las vertederas, sin docenas de condenados en vida quemándola allá abajo con la barra en las manos y el chorro de hielo bajo las mangueras, recorren todos los viejos caminos de la mar, de chata en chata, y se duermen en todos los rincones de la vieja Europa, en doques y esclusas; en un paisaje de marinas nuevas, más limpias, más claras, sin la maraña clásica de chimeneas y arboladuras y humos dormidos entre la bruma.

Los ranchos de proa a babor para la gente de máquinas, infectos de grasa y petates, con literas mugrientas, estampas reviejas y calendarios escandalosos de los shipchangers de Barry, pertenecerán enseguida a lo que ya pasó, como los bancos de las galeras o los marchapiés.

No más estatuas de bronce en camiseta bajo cero, con el pañuelo blanco al cuello, asomadas al guardacalor en los relevos. No más carboneos asesinos en Saint Thomas o en Colombo con nubes de polvo en la garganta y no más mercenarios para el infierno del Mar Rojo, de aquellos que se alquilaban como prostitutas de Alejandría...

Bien, así debe ser.

Pero nos habíamos acostumbrado ya a una marina dura y negra, que hoy empieza a ser romántica en la perspectiva. La marina del bunkering y las chimeneas, con las locuras próceres de veintisiete metros de parrilla a tope

en el *Carlos V*, o de doscientas cincuenta toneladas del best Wales por singladura en el *Alfonso XII*, ¡pura locura!

Ahora se han retirado definitivamente los fuegos. Enhorabuena a los que siguen nuestras aguas.

Lo nuestro ha terminado.



## 60.- EL VALMAR VIVIÓ SUS ÚLTIMAS CUATRO MIL MILLAS DESDE VENEZUELA A ASTILLERO

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia  
Diario Alerta, 8 de marzo de 1961*

Si es cierto que los rincones de nuestra bahía van a ser cementerios de barcos a partir de ahora, buena cosa será que desde la prensa diaria vayamos recogiendo para luego, años o siglos, una relación sucinta de los navíos que acaben su trajín afanoso en nuestra ribera.

Anotamos con el pulso de la novedad, nervio vital de los periódicos, la navidad de los que se arman, pocos y menos cada vez, en nuestras aguas. Hablemos también de los que rinden su aparejo y dan de banda, platusa al cielo, sus varengas roñosas al sol tibio de nuestras mareas. Y así acaban su vida. El primero ha sido el *Valmar*, un petrolero venezolano llegado hace muy pocos días.

El *Valmar*, llamándose *Velma*, que es la versión castellana de su fonética sajona, se construyó en 1930 por los astilleros Gotaverken, de Goteburg (Suecia), con el número 432 de aquellas gradas. Tenía dos hélices, 9.800 toneladas de registro bruto y 14.280 de peso muerto; popa de crucero, un motor diesel de cuatro tiempos y simple efecto, y tres islas de estructura. El castillo con 39 pies, el alcázar con 35 y con 103 la toldilla. Andaba 13,5 nudos en sus buenos tiempos y tiene 475,6 pies de eslora por 64,2 de manga y 37,8 de puntal.

Se construyó para una naviera noruega, ya entonces bien acreditada, la Ditlev-Simonsen, que armaba barcos con nombres que empezaban todos por V. Cuando se entregó el *Velma* ya estaban en servicio el *Vilja*, el *Vanja*, el *Vav*, el *Vika* y el *Vildfugl*. La chimenea era amarilla, coronada de estrecho remate negro y una bandera corneta roja con las iniciales de la compañía.

El *Velma* no nació solo, porque era el sexto de una familia standard sueca que se repartió entre pabellón sueco, noruego y alemán, con los siguientes barcos gemelos: *Cleopatra*, *Emmy Friedrich*, *Haakon Havan*, *Joseph Frering* y *Louis Lantz*, el *Velma* era el último. Su estampa fue clásica en los primeros treinta, en candela, con los palos rectos y adosados a las islas.

El *Velma* vivió en paz y en guerra sin cambiar de dueño. Era un barco leal y eficiente. Y solamente en 1956 arrió su contraseña pasando por 535.000 libras esterlinas a pabellón liberiano, cambiando su nombre por el de *Valmar* e inscribiéndose en la naviera Hendo Transport, de los armadores greco-norteamericanos J. Stevenson y Co.

En 1960 fue abanderado en Venezuela con el mismo nombre y para la compañía N.P. Dao División Occidental da Maracaibo.



*Petrolero Valmar en Santander para su desguace*

Y ahora el final. Un remolque de cuatro mil millas siguiendo el cardumen de la estela del *Ostzee* y el reposo final en San José del Astillero, aguas arriba, con latidos débiles de mareas y sur, descosiendo sus tracas sin pena ni gloria mientras pintan de blanco el paisaje y silban de angustia espantadas las ultimas locomotoras de vapor del ferrocarril de Ontaneda.



## 61.- EL NUEVO PETROLERO ESPAÑOL *BAHÍA GADITANA* TIENE 32.000 TONELADAS DE PESO MUERTO

*Diario Alerta, 23 de marzo de 1961*

La botadura del *Bahía Gaditana* ha puesto sobre el tapete de las noticias marítimas de casa, la entrada en servicio de los nuevos petroleros de 32.000 toneladas de carga que, hoy por hoy, son lo mayor que se ha construido en los astilleros nacionales.

El *Bahía Gaditana* es el primer buque de la serie "Z" de los programas de la Empresa Elcano; esta serie habría de estar constituida por doce buques gemelos, pero en la actualidad ha sido reducida por sucesivas cancelaciones tan solo a cuatro unidades.

Simultáneamente a esta serie "Z", la Cepsa por su cuenta encargó a la Naval de Cádiz la construcción de dos buques muy parecidos, que son el *Talavera* y el *San Marcial*, el último de los cuales hizo las pruebas de mar la semana pasada. Así pues, la empresa privada se ha adelantado unos meses a la oficial en este paso importante en la historia de nuestra construcción naval.

### *ESTADÍSTICAS*

Comparemos las estadísticas de ambas series:

	<b>Bahía Gaditana</b>	<b>San Marcial</b>
Desplazamiento	43.000 tons. Aprox.	42.000 tons. Aprox.
Peso muerto	32.000 "	32.000 "
Registro bruto	21.373 "	21.247 "

	<b>Bahía Gaditana</b>	<b>San Marcial</b>
Eslora	202,7 metros	198,9 metros
Manga	26,55 “	27,4 “
Puntal	14,2 “	14,0 “
Propulsión	motor diesel	turbina de vapor
Velocidad	16,2 nudos	17,0 nudos
Potencia	15.000 BHP	14.000 SHP

Vemos pues que los dos tipos se diferencian esencialmente en el sistema propulsor, que mientras en los buques de Cepsa es de vapor y turbina, en los de Elcano es de motor diesel.

#### *EL MAYOR MOTOR CONSTRUIDO EN ESPAÑA*

El *Bahía Gaditana* lleva el mayor motor diesel construido en España (15.000 caballos) y cargará unas 500 toneladas más que el *San Marcial* aproximadamente, si bien tiene unos cuatro metros mas de eslora y es un poco menor de manga y puntal.



*Petrolero Bahía Gaditana de la Empresa Nacional Elcano*

El *San Marcial*, con su gemelo *Talavera*, que entró en servicio en junio del año pasado, sobrepasaron en cinco metros la eslora del crucero *Canarias*, el barco español mas largo hasta ahora, y este *Bahía Gaditana* vemos que la va a sobrepasar casi en nueve.

Dentro de pocos días se botará en Ferrol la segunda unidad de la serie "Z", que ha sido vendida a la Naviera Vizcaína y que llevará el nombre de *Bilbao*. A continuación vendrá el tercero, también en Ferrol, que se llamará *Guernica* para la misma naviera.

El petrolero de 32.000 toneladas es un buque que se empezó a construir en todos los países punteros hacia 1952 y hoy constituye la espina dorsal de la flota petrolera mundial. Sin embargo, dese hace unos años, ha sido ya ampliamente superado y la tendencia general se cifra entre las 45 y las 60.000 toneladas, aparte claro está, de las unidades monstruosas superiores que oscilan entre las 70 y las 106.000 toneladas y que únicamente se emplean en tráficos predeterminados con carácter regular, por ejemplo, entre el golfo Pérsico y el Japón.

El *Bahía Gaditana*, que está desde hace unos días a flote en las aguas del puerto de su nombre, es sin duda, una excelente unidad.

Para darnos una idea de su tamaño pensemos que si pudiera colocarse imaginariamente sobre el Paseo de Pereda, por ejemplo su proa estaría junto a la puerta de la Delegación de Hacienda y el coronamiento de popa rebasaría el Banco de Santander, ocupando la calle entera y asomando por encima de los tejados de las casas del muelle todo el pasamanos de su cubierta principal y, por supuesto, las superestructuras tratarían de tú a tú a la torre de Santa Lucía.

No esta mal, ¿verdad?



## 62.- EL *CORRALES*, QUE HA VENIDO A MORIR, FUE BARCO PELICULERO

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia  
Diario Alerta, 26 de mayo de 1961*

Anuncian la llegada para el desguace del *Corrales*. Viene a morir en la tranquilidad veraniega de nuestra bahía, una lápida de acero bruñido con minúsculo epitafio de *stars* y *lagunejas*.

El *Corrales* es uno de los catorce gemelos que construyó en Inglaterra la naviera Elders & Fyffes entre 1925 y 1930 para su línea regular de carga y pasaje entre las Antillas británicas y la metrópoli. Se llamaban así: *Casanare, Corrales, Cristales, Manistee, Moyatee, Matina, Mopan, Nicoya, Samale, Sulaco, Tetela, Tortuguero, Tilapa* y *Tucurinca*.

Tenían todos 5.500 toneladas de registro bruto con 6.300 de carga, una eslora de 400 pies, cuatro calderas, 4.000 HP., una hélice y 13,5 nudos de marcha. Llevaban doce pasajeros y bodegas refrigeradas.



*Vapor Corrales*

Eran unos barcos bananeros muy bien proporcionados y elegantes; de cajas, arboladura levemente caída y con un alcázar bien aprovechado para alojamientos. Su nota típica era las grandes mesetas de maquinillas en los pozos y los cascos gris-plata de fondo rojo, con las chimeneas ocre rematadas de negro.

El *Mamistee*, que era el prototipo, fue torpedeado el 23 de febrero de 1941 en el Atlántico Norte por un submarino alemán, cuando prestaba servicios a la Armada Real como buque auxiliar. Pero esto no era nuevo para la Elders, porque en la primera guerra perdió nada menos que once unidades.

La firma fue creada en 1901, por sir Alfred Jones, y en 1904 consiguió el primer contrato de subvención del gobierno inglés para prestar los servicios de correo real a las Indias Occidentales.

Este *Corrales*, que atracará en el muelle de Maliaño, es un correílllo trasnochado, pero fino de abanico y silueta. Cuando empezó a navegar tenía el puente alto descubierta y dos serviolas en las bacaladas. La paz de la ortodrómica atlántica entre Lands End y Jamaica rebasada la zona de los alisios, ha durado treinta años para este veterano que, aburrido de plátanos, se nos ha venido a morir entre las manos, quinientas millas al sudeste abatido de su eterna derrota.

Nos llega sin la contraseña azul del rombo blanco y con el sambenito de los ajusticiados, que lo da el tiempo en el descuido precursor del desguace, óxido y verdín, porque su última entrada en dique fue en agosto del año pasado y hasta ahora ha vivido del año de gracia que el Lloyd limita inexorablemente. No sabemos si vendrá por sus propios pasos, con azotes al aire de palas cansadas, o si vendrá esposado por los escobenes tras un remolcador de altura, gendarme incansable de uniforme azul y mostachos de espuma.

Es una ironía que este *Corrales* –que vimos de protagonista hace unos años en aquella divertidísima película de “*Un médico en la Marina*”– inglés de pura cepa pero que lleva este nombre sacado de la geografía hispana del Caribe, haya venido a terminar tan cerca de estos otros primitivos Corrales de acá y que a lo mejor se devoran parte de sus no demasiado viejas cuadernas.

## 63.- DON ANTONIO CUERVAS-MONS, FIGURA ENTRAÑABLE DE LA MARINA CÁNTABRA, HA MUERTO

*Diario Alerta, 13 de diciembre de 1961*

Hasta la sequedad de la meseta nos ha llegado como empapada de orbazo y de pena la noticia de la muerte, en Avilés, del caballero. Su figura arrogante de marino auténtico, con barba cuidada y rubia de almirante inglés, porte distinguido de la casta heredada, mirada dura y penetrante, no se nos volverá a presentar en el paseo matinal de las machinas, en la tertulia gremial de los Prácticos o en la maravillosa soledad de su finca –su gran amor– al sur de la bahía.

Los de la “familia del chapapote”, como él nos llamaba, estamos hoy todos de luto porque hemos perdido una figura excepcional y respetable, un amigo buenísimo y un compañero que prestigiaba la estirpe marinera de la Montaña y que era realmente el depositario genuino de la herencia de los náuticos de las escenas peredianas de Sotileza. No llevaba levita y sotabarba, pero así lo veíamos todos con su gorra azul floja y su botón negro de ancla, hábito perpetuo –marino retirado– de la orden de su caballería andante, infatigable en la defensa a ultranza de su Dulcinea, que era nuestra bahía, y su constante hasta el fin de sus días en la lucha diaria por el triunfo de la verdad y del credo de sus ideales, sin reparar en gigantes o molinos, arremetiendo contra todo cuanto repugnaba a su escrupulosa conciencia, a la intangibilidad de sus derechos y a la de su bien amado puerto santanderino, que él tan bien se conocía piedra a piedra y regato a regato.

Capitán de veleros, de trasatlánticos, de empresas náutico-mineras y con una sensibilidad exquisita de artista que le venía en el patrimonio familiar (todos recordamos las marinas primorosas de Luis Cuervas-Mons), y poseía

en Pontejos una finca preciosa y una casa instalada y decorada con gusto excepcional, mezcla de camareta de buque y de hidalgo palacio, en donde él recibía con los brazos abiertos a todos los amigos de buenas voluntad que íbamos a visitarlo, para pasar en su gratísima compañía ratos inolvidables con el recuerdo barojiano de sus viajes decimonónicos, el relato de sus aventuras marineras y la relación de sus yates, todos veleros y voltejeadotes hasta el fondo de la ensenada del Repontón.

Don Antonio, capitán de la Marina mercante y de la reserva naval, Cruz del Mérito Naval, medalla de plata del Salvamento de Náufragos, fundador en nuestra ciudad de la antigua Asociación Náutica de Capitanes y Pilotos, era, además, una excelente pluma y un hombre profundamente enamorado de su profesión. Publicó, entre otras obras, Diario para el estudio de la meteorología oceánica, Las Tormentas ciclónicas tropicales, Rompecabezas marítimo-hullero, etcétera y colaboró en todo tiempo en revistas científicas y diarios.

La gran preocupación de sus últimos años, cuando ya su humanidad prócer se resentía de los años y las famosísimas “grumetadas” gastronómicas que lo dieron pintoresca fama habían pasado a la historia, era la obsesiva defensa quijotesca del puerto y la bahía en su integridad actual. Quizá Dios nos lo ha llevado para evitarle la pena dolorosísima, en sus últimos años, de ver el gran atropello frente a la Naturaleza y el perfil tradicional de nuestra bahía, que va implicado con la marcha inevitable de los tiempos.

El gran caballero montañés don Antonio Cuervas-Mons y Díaz de Quijano, marino a la antigua, santanderino hasta el calcés y figura entrañable de nuestra marina cántabra, está descansando en el cementerio de Pontejos, bajo su cielo y su tierra y al borde mismo del agua de la bahía que amó tanto.

En nuestra próxima visita a Santander vamos a encontrar el vacío lamentable de su ausencia definitiva entre nosotros.

Tanto bueno y auténtico en todos los órdenes se nos está marchando de nuestra vieja puebla en estos últimos tiempos, que ésta se va pareciendo a un frasco de buen café abierto que va perdiendo el aroma...

## 64.- LA MARCHA DEL TIEMPO

*En Bilbao se está desguazando un barco de la serie “Santander”  
Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia*

*Diario Alerta, 13 de diciembre de 1961*

Hace ahora diez años justos exactamente, se cumplirá el aniversario en agosto, que vino por primera vez a nuestro puerto en la postguerra un buque de la Pacific Steam Navigation que llevaba el nombre de nuestra ciudad: *Santander*.

Con esa rara habilidad que tenemos los mortales para perder la noción de la perspectiva en mirando atrás, nos parece que todo esto sucedió hace dos o tres años. El Ayuntamiento regaló una placa para la cámara del barco, el *Santander* salió en los periódicos y todo el mundo se hizo lenguas de aquella magnífica unidad, buen exponente de la construcción naval británica mercante y del esfuerzo de la Pacific para recuperar sus mercados en la paz.

Decíamos ayer... y aquí va pero que muy bien la máxima hecha tópico, que el *Santander* formaba en una serie de seis unidades gemelas de 6.400 toneladas brutas de registro y 10.000 de carga, que llevaban los siguientes nombres: *Salamanca, Salaverry, Salinas, Samanco, Santander* y *Sarmiento*. Los más antiguos eran el *Samanco* y el *Sarmiento*, cuya construcción comenzó aún antes de acabar la guerra y el más moderno era el *Salamanca*, terminado en 1948.

Ahora llega desde Bilbao una noticia que, hinchando proporciones podríamos calificar de espeluznante, y es que el *Samanco* acaba de llegar a Santurce para ser desguazado por viejo y antieconómico. Cuando se nos van de las manos, camino del soplete, los veteranos de anteguerra, aun resistimos relativamente serenos. Pero este caminar al desolladero de unos barcos que hace diez años nos parecían –y lo eran– unos barcos modernísimos y eficientes, es un golpe mortal para nuestra tozudez de viejos empeñados en no reconocer la marcha



alucinante de los tiempos y la técnica, como esos señorones que llaman todavía “muchachos” a sus compañeros setentones de quinta ante el asombro hilarante de sus propios nietos.

El *Samanco* se desguaza bajo bandera alemana y con el nombre de *Reichenfels*, porque en 1956 se vendió a la famosa naviera germana Hansa de Bremen. Entonces tomó este nuevo nombre, que hacía el tercero en la flota “hanseática”.

El primer *Reichenfels* fue un barco de 4.750 toneladas de registro construido en 1903, que se desguazó en 1934. El segundo era de 7.764, construido en 1936 y fue hundido durante la pasada guerra frente a Trípoli por la aviación aliada el 21 de junio de 1942. Pertenecía a una serie de 8 buques gemelos de 10.300 toneladas de carga y 16 nudos de andar. Este tercero con solo 6.413 tons de registro, ya hemos visto que se compró a la Pacific en 1956 y ha durado seis años escasos bajo el pabellón roji-blanco de la cruz de hierro.

Tenía 136,6 metros de eslora, 19,16 de manga, un motor diesel construido por Harland & Wolff de 7.200 caballos y 8 cilindros y una marcha de 15 nudos. Llevaba 43 hombres de dotación y hasta 7 pasajeros. Cuando pasó al armamento germano se le pusieron dos nuevos pares de pasteleros por proa y popa del puente central, para dar mayor avío a las operaciones de carga y descarga y fue destinado a la línea de extremo oriente.

Junto con el *Rheinfels* y el *Axenfels* era el *Reichenfels* el barco más viejo que poseía la Hansa, y por eso se va al desguace.

Y hace diez años nos parecía un barco fantástico...



## 65.- LOS SUBMARINOS FRANCESES NO SON NOVEDAD EN NUESTRO PUERTO

*Diario Alerta, 12 de junio de 1962*

No es novedad en nuestro puerto la presencia de submarinos galos recién estrenados. Otras dos visitas oficiales de cortesía hemos recibido de barcos de esta clase en lo que va de siglo, la primera en 1929 y la segunda en 1933.

El 25 de julio de 1929, día de Santiago, con ferias en la Alameda Segunda y corrida en Cuatro Caminos, se concentró en la bahía una escuadra francesa integrada por los acorazados *Bretagne, Provence, Lorraine* y *Jean Bart*, los cruceros *Duguay-Trouin* y *Lamotte-Picquet*, los destructores *Tigre, Panthere, Jaguar, Tempete, Ouragan, Bourrasque, Trombe, Tornade, Simoun, Sirocco*, y los submarinos *Requin, Narval, Dauphin* y *Espadon*.

Prácticamente lo mejor de la flota vecina. Además estaban fondeados aquel mismo día en la Canal el crucero español *Príncipe Alfonso*, el norteamericano *Detroit*, los submarinos españoles *C-1, C-2, B-1, B-2, B-3, B-4, B-5* y *B-6*, y un sinfín de barcos mercantes, entre los que destacaban el trasatlántico español *Reina María Cristina*, pintado de blanco, y los extranjeros *Macoris* y *Oropesa*.

Varias panorámicas en longaniza de Samot atestiguan hoy todavía aquella efemérides notable de nuestro puerto.

### *CUATRO REQUIN GEMELOS*

Los cuatro submarinos franceses que vinieron entonces eran gemelos y pertenecían a la clase *Requin* (9 unidades), construida entre 1922 y 1927. Desplazaban 974 toneladas en superficie y 1.441 en inmersión. Tenían 78,6 metros de eslora y estaban armados con un cañón de 100 milímetros y 10 tubos. Su tripulación era de 54 hombres y andaban 16 nudos en superficie y 10 en inmersión.

Todos acabaron de mala manera en la pasada guerra. El *Requin* fue hundido por su propia dotación en Bizerta el 30 de noviembre de 1942. Luego fue reflotado por los italianos e incorporado a su marina con el nombre de *FR-113* y posteriormente fue de nuevo zabordado por su propia gente en Génova el 8 de septiembre de 1943 y, finalmente, demolido por los alemanes.

Con el *Requin* fueron autohundidos en Bizerta, el *Dauphin* y el *Espadon*, que a su vez fueron salvados por los ingenieros italianos y puestos al servicio de su propia armada con los nombres de *FR-115* y *FR-114*, respectivamente. El primero resultó hundido por la aviación alemana el 15 de septiembre de 1943 al rendirse Italia, y el otro hubo de ser echado a pique por su tripulación en Castellmare, el 13 de septiembre, al producirse el armisticio.

El *Narval* fue hundido el 16 de diciembre de 1940, por un error, en las costas de Túnez, al parecer por fuerzas de superficie italianas.

### LOS REDOUTABLE

La visita de 1933 estuvo a cargo del crucero *Lamotte-Picquet*, de los destructores *Vauban*, *Bison*, *Maille-Breze*, *Adroit*, *Bourrasque* y *Orage*, de los submarinos *Pasteur*, *H.Poincaré*, *Poincelet*, *Argot* y *Achille*. Y el buque-taller *Jules Verne*.

También eran gemelos estos cinco sumergibles que pertenecían a la clase *Redoutable*, compuesta de 30 unidades gemelas construidas entre 1927 y 1932.

Tenían 92,3 metros de eslora, desplazaban 1.379 toneladas en superficie y 2.060 en inmersión. Iban armados con un cañón de 100 milímetros, otro de 77 y nueve tubos lanzatorpedos. Llevaban 63 hombres y daban 18 nudos en superficie y 10 en inmersión.

La barredera de la guerra dio buena cuenta de casi todo el lote. El *Pasteur* y el *Achille* fueron hundidos por sus propias dotaciones en Brest el 13 de junio de 1940, con la caída de Francia. El *Poncelet* fue cañoneado y hundido por un destructor británico en Port Gentil el 7 de noviembre de 1940 y el *Poincaré* se



*El submarino francés Galatée (segundo) maniobrando en Santander. Junio 1962*

autohundió en la base de Tolón el 27 de noviembre de 1942, al ser invadida la Francia de Vichy por los ejércitos alemanes. Reflotado por los italianos se llamó *FR-118* y finalmente fue hundido por los alemanes en el puerto de Génova el 9 de septiembre de 1943.

El único de nuestros visitantes que sobrevivió la campaña fue el *Argo*, que se retiró del servicio activo en 1946.

Este *Galatée* que tenemos con nosotros es el segundo submarino de este mismo nombre en la Marina de Francia. Su antecesor homónimo se construyó en 1925, y fue hundido en Tolón en noviembre de 1942. El de hoy es un barco muy moderno, aunque de propulsión clásica (diésel-électrica), recién construido.

Quiera Dios que acabe de viejo tranquilamente en algún rincón del arsenal de Brest sin seguir la suerte desgraciada de los que le precedieron en su galante visita veraniega a nuestras aguas.



## 66.- EL TRASATLÁNTICO *RANGITIKI* LLEGA HOY A MORIR A SANTANDER

*Diario Alerta, 26 de julio de 1962*

El *Rangitiki* con sus 16.984 toneladas de registro bruto, ha rendido su último viaje en nuestras aguas, en donde va a ser desguazado. Fue construido en 1929 en Inglaterra para la New Zealand Steamship Company, naviera fundada en 1873 y que mantiene el raro privilegio de arbolarse sobre la contraseña – azul con cruz roja– un gallardetón tricolor reminiscente de la época en que transportaba en sus buques el correo real de su graciosa majestad.



*Transatlántico Rangitiki*

El *Rangitiki* con su gemelo el *Rangitata*, fueron una pareja feliz, eran de los primeros barcos de pasaje a motor que hubo en el mundo y su servicio desde

el Reino Unido a las antípodas en los mares del Sur, era lo suficientemente duro para poner a prueba la excelencia de su novedad en el equipo propulsor.

Al llegar los días amargos de la segunda guerra, ambos buques fueron convertidos en transportes militares y la suerte reservó a este *Rangitiki*, que hoy tenemos en la bahía, un episodio bélico excepcional del que escapó milagrosamente.

#### EL CONVOY "HX 84"

En los primeros días del mes de noviembre de 1940 zarpaba del puerto canadiense de Halifax con destino a Inglaterra el convoy "HX 84", protegido por el crucero auxiliar *Jervis Bay*, de 13.859 toneladas de registro, construido en 1922, antiguo buque de pasaje de la Australian Government Line, y al mando del capitán de navío Fogarty Fegen.

El convoy formaba en nueve columnas integradas por las siguientes unidades:

##### 1ª Columna

Petrolero *Erodona*, mercante belga *Emile Franqui*, mercante inglés *Danae II*, mercante sueco *Delhi*.

##### 2ª Columna

Mercante inglés *Andalusian*, mercante belga *Persier*, mercante inglés *Fresno City*, mercante inglés *Lancaster Castle*.

##### 3ª Columna

Mercante noruego *Hjalmar Wessel*, mercante noruego *Cetres*, mercante inglés *Castilian*, petrolero inglés *Oil Reliance*, mercante inglés *Dan Y-Brin*.

##### 4ª Columna

Mercante inglés *Empire Penguin*, mercante inglés *Stureholm*, mercante inglés *Briar Wood*, mercante inglés *Trefusis*.

5ª Columna

Correo inglés *Cornish City* (con el comodoro del convoy), mercante sueco *Vingaland*, petrolero inglés *Athel Empress*, mercante polaco *Puck*.

6ª Columna

Correo inglés *Rangitiki*, petrolero inglés *Delphimela*, mercante inglés *Pacific Enterprise*, petrolero inglés *Saint Gobain*.

7ª Columna

Mercante inglés *Trewellard*, petrolero inglés *Sovac*, mercante inglés *Beaverford*, petrolero noruego *Solfonn*

8ª Columna

Petrolero inglés *San Demetrio*, mercante inglés *Maidan*, petrolero inglés *Cordelia*, mercante noruego *Varoy*.

9ª Columna

Petrolero inglés *James Mac Guire*, petrolero inglés *Athel Templar*, mercante griego *Anna Bulgari*, mercante inglés *Kenbane Head*.

### **RANGITIKI LA PRESA FAVORITA**

Los tres principales buques del gigantesco convoy eran el *Rangitiki*, por supuesto, único de dos chimeneas en toda la formación y el de mayor porte entre todos. El *Cornish City*, insignia del comodoro, y el crucero-auxiliar *Jervis Bay*, al frente de las unidades de protección menores.

A las 3,45 horas de la madrugada del 6 de noviembre de 1940, los serviolas del *Rangitiki*, desde el nido de urraca de la cofa comunicaban a su capitán, Barnett, que acababan de descubrir una silueta sospechosa, posiblemente de un acorazado alemán de bolsillo que, a toda velocidad, se dirigía hacia el convoy. Se trataba, en efecto, del famosísimo *Admiral Scheer*, gemelo del *Admiral Graff Spee*, que al mando del capitán de navío Krancke, había conseguido burlar el bloque aliado saliendo al Atlántico para hacer la guerra al comercio, desarticulando los convoyes enemigos.



### *HUNDIMIENTO DEL JERVIS BAY*

La historia de la batalla librada entre el *Admiral Scheer* y el convoy fue una de las acciones navales más espectaculares en el Atlántico en la pasada contienda, y ha hecho historia con todos los honores.

El *Rangitiki* transmitió al *Jervis Bay* la noticia del avistamiento, a los pocos minutos el acorazado alemán irrumpió en medio del rebaño y, como un lobo, a este quiero y al otro no, desbarató en un santiamén la formación naval echando a pique o dejando en trance de hundimiento inminente 47.495 toneladas de arqueo con cinco buques que resultaron ser el *Trevellard*, el *Beaverford*, el *Maidan*, el *Fresno City* y finalmente, el *San Demetrio*. La aventura que a la postre corrió este último petrolero fue una de las historias más aparatosas de la pasada guerra naval y dio origen a la famosa película "San Demetrio-London".

El *Jervis Bay*, con un coraje excepcional, presentó solo batalla al acorazado enemigo y, en lucha terrible y desigual, fue echado a pique tras sostener un combate a la desesperada en el que pereció con su comandante y toda su heroica dotación.

A estas bajas aliadas hubo que añadir el mercante sueco *Vingalan*, que fue más tarde bombardeado y hundido por la Luftwaffe, y el francés *Mopan*, que no iba en el convoy pero que por desgraciada casualidad cayó en aquella zona y fue también hundido a cañonazos por el acorazado.

### *COMO ESCAPÓ EL RANGITIKI*

El *Rangitiki* fue desde el primer momento el objetivo predilecto del *Admiral Scheer*, que dirigió contra él lo más denso de su potencia artillera, pero la gallarda actuación del *Jervis Bay*, interponiéndose entre el trasatlántico y el acorazado, salvó al primero de una muerte absolutamente cierta.

Materialmente bordado de piques gigantes, conseguía escapar el *Rangitiki* con ligeros daños tras su propia cortina de humo artificial. Llevaba 10.056 toneladas de carga en sus bodegas, 233 hombres de dotación y 75 pasajeros.

La hábil actuación del capitán Barnett, que ordenó no hacer fuego con las piezas que llevaba el *Rangitiki* instaladas a popa, contribuyó no poco al éxito de la fuga, ya que de otra forma el resplandor de sus propios fogonazos, hubiera sido una magnífica referencia para que el *Scheer* hubiese podido corregir y centrar el tiro de su potente artillería gruesa sobre el correo, que navegaba con toda la fuerza de sus motores.

Así quiso el destino que el *Rangitiki* se salvara milagrosamente para poder hoy venir a morir como un jubilado de la mar en la serenidad mansa de nuestro puerto. En cambio el *Admiral Scheer*, que regresó triunfal del crucero, fue bombardeado el 9 de abril de 1945 por la RAF, estando atracado en los astilleros Deutsche Werff, de Kiel, y alcanzado de lleno por varios impactos directos, zozobró perdiéndose totalmente. Los últimos serán los primeros y los primeros serán los últimos.

El *Rangitiki*, salvado a uña de caballo de la masacre del convoy "HX 84", sobrevivió veintidós años a su destino y diecisiete a su enconado perseguidor.

Ahora espera tranquilo, en el Cuadro, el escalofrío del soplete implacable.



## 67.- EL VENEZUELA

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia  
Sin título, 1962*

Fuera de los dos *Reinas* y del *Alcántara*, el *Venezuela*, con sus 18.769 toneladas de registro, entonces tenía un poco menos, era de lo más grande que en su especie visitó nuestras aguas desde la última gran contienda. Atracó en Maliaño pintado de blanco y salió a media tarde con nordeste raquero y sol prestado entre calimas terrenales.

El *Venezuela* era una vieja Lady del Atlántico, descendida de categoría. Se empezó a construir en 1920 con el nombre de *Suffren* en los astilleros ingleses de Cammell en Birkenhead para la Trasatlántique francesa.

Huelgas interminables decidieron a sus futuros propietarios a cambiar de sastre y, cargando con la tela que tenían ya cortada los británicos -el casco a flote- se lo llevaron a Saint Nazaire y allí lo terminaron con dos chimeneas y dos palos. Entonces se llamó *De Grasse*, tenía dos hélices y llevaba 970 pasajeros en dos clases.

En 1937 empezó una nueva línea Burdeos/Nueva York y en el puerto cabecera fue sorprendido por la invasión de los alemanes. Quedó convertido en buque cuartel en donde se albergaban las dotaciones de los submarinos y otros buques de guerra germanos que recalaban a aquella base avanzada. Cuando entraron los aliados en 1945 se lo encontraron medio hundido (los mismos alemanes le dispararon, al evacuar, varios cañonazos) y descansando sobre el fango del estuario del Garona.

Al año siguiente se reflató, fue remolcado otra vez a Saint Nazaire y reconstruido totalmente cambiándosele sus dos chimeneas por una sola más ancha. El 12 de julio de 1947 reinaguraba el servicio trasatlántico francés entre El Havre y Nueva York y en 1952 pasaba a la línea del Caribe.

En el año 1953 la famosa Canadian Pacific perdía, por incendio, el *Empress of Canadá* y para sustituirlo compra a la Trasatlantique el *De Grasse* y lo rebautiza *Empress of Australia*, poniéndolo en servicio en la línea Inglaterra/ Canadá, con lo que el viejo *De Grasse* volvió a los achuchones y maltratos del severo Atlántico Norte.



*Trasatlántico De Grasse posteriormente modificado y renombrado Venezuela*

Pero no duró así mucho tiempo. En 1956 lo compra la naviera italiana Grimaldi para su compañía filial La Sicula Oceanica, quién lo rebautiza *Venezuela* y lo pone en la línea Italia/Venezuela en cuyo tráfico ha sido, hasta el momento de su caída hace unos días, el mayor trasatlántico en servicio.

En 1960 se le hizo una notable obra cambiándole la proa y alargando su eslora a 597 pies. Quedó un poco raro y no rimaba su tajamar lanzadísimo y de bulbo con el resto de las líneas del casco ya francamente pasadas de moda. Dicen que ganó dos nudos de andar. En confianza, no lo creemos.

Ahora ya estaba desahuciado. El año que viene habría de ser retirado y desguazado y si, como parece va a ser pérdida total, quizá valga la pena la pérdida de una año de servicio activo a cambio de la prima del seguro,

siempre más tranquila y cómoda que una engorrosa venta final a chatarreros desalmados, escasos de cuartos y sobrados de marrullerías.

El *Venezuela* –barco grande ande o no ande– , era un predilecto de la emigración venezolana y conservaba restos de su vieja grandeza y del empaque francés de cuando era un correo de bandera, en la línea de postín a Nueva York. Ahora podía llevar 180 pasajeros de primera 1.300 de clase turista, para corretear por todo lo largo de aquel gran barcarrón de 597 pies de eslora, patrimonio lejano de millonarios yanquis y modistos galos en su carrousel nordatlántico.

La línea del Caribe ha sufrido en menos de un año tres bajas dolorosas y de consideración en accidente. Comenzó el *Bianca C*, italiano también, incendiado y hundido en la isla de Granada; siguió al poco tiempo nuestro *Marqués de Comillas*, incendiado y destruido en El Ferrol del Caudillo el pasado noviembre y ahora este *Venezuela*, más grande y bastante más viejo que los dos anteriores, el que hace mutis con su inesperado descalabro sobre la costa azul de Francia, en un temporalejo retrasado del invierno mediterráneo.



## 68.- EL GÁNGUIL *SOMO*

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia*

*Sin título ni fecha. Probable 1962*

Hace unos días hemos dado desde la Sección Marítima la noticia de la partida definitiva del gánguil *Somo* de nuestra Junta de Obras del Puerto, que quedará en Burriana a cambio de la entrada en servicio permanente en nuestra bahía de la draga de succión *Consulado de Bilbao*, en periodo de refacción completa en Puerto Chico.

Bien dolorosa va a ser la ausencia final del *Somo*, después de 31 años de vida con nosotros, en su constante pasear la bahía y en sus viajes-tranvía del Pozo de los Mártires a Galizano. Limpio, airoso, elegante, con la contraseña pulida de la Junta en la chimenea, peón de siempre en el tablero de nuestro puerto con su quehacer diario, ciudadano humilde y servicial.

El *Somo*, bautizado con el nombre de nuestra margen del Este, según el acuerdo feliz de la JOP con el nomenclátor bien cuidado en su flota, era casi toda nuestra vida engarmada en los recuerdos mas entrañables de la niñez, de la guerra, de siempre...

El *Somo* va, el *Somo* viene, entra, sale, se abarloa a la *Osa*, se duerme silente en Calderón o en el Cuadro, siempre en el rincón más oscuro y modesto de la línea de muelles, como avergonzado de su condición de marinero de segunda clase medio terrestre.

En 1921 la Junta sacó a concurso la renovación de su material flotante de gánguiles y el 9 de julio de 1928 se procedió a la apertura de pliegos adjudicando el 14 de junio de 1929 la construcción de dos barcos gemelos a la firma De Klop de Schliedrecht, en Holanda. El *Somo* se entregó en Santander el 22 de diciembre de 1930 y fue recibido conforme definitivamente, el 23

de diciembre de 1931. Era un barco precioso de 52 metros de eslora, 8,65 de manga, 4,7 de puntal y 3,5 de calado medio. Con 400 metros cúbicos de cántara, 644 toneladas de registro bruto y 1.300 de desplazamiento. Su máquina de triple expansión era de 530 IHP dando 9 nudos de marcha y, con su mellizo, costó 1.395.000 pesetas.



*Gánguil Somo*

El 23 de agosto de 1937 escapó a Francia y el 5 de junio de 1939 regresó a Santander, avergonzado de su pecado. En 1943 se le instaló a bordo el tren de dragado de la vieja draga francesa *Matelier*, desguazada en Bilbao, capaz de extraer 800 metros de fangos en 8 horas, para sustituir en cierto modo a la vieja chupona *Cantabria*, perdida del todo en Las Landas francesas.

Así ha seguido años y años con nosotros, este mixto de draga y gánguil, pareja del *Raos*, mirador gratuito de regatas, temor de pinazas areneras, envidia de armadores costeros y "solengua" de juntas vecinas, menos curiosas y enamoradas de su material –sus yates– que la nuestra. La cántara del *Somo*, triquiñuela primitiva de cadenas y fondos abiertos como un

“Kanguro” con aires de barco entrado en razón, miraba de siempre nuestro cielo gris y azul, se lo sabía de memoria. El *Somo* era santanderino por los dos costados, adquirida su cepa en ósmosis constante sobre el cintón de las machinas.

Ahora tendremos la *Consulado*, más vieja, acaso más eficiente y desde luego mucho más grande, pero el *Somo*, nuestro viejo gánguil con su gallardete azul de letras blancas de los días de fiesta y su popa de pato lo vamos a echar mucho de menos.

Y su marcha va a señalar una etapa para el puerto, como cuando se fueron el *San Celedonio*, el *Astillero*, el *Peña Castillo*, el *San Emeterio* y la brava *Cantabria*.





## 69.- ENTREVISTA: LA PREPARACIÓN DE “NAUFRAGIOS” DESCUBRIÓ A LOS NORUEGOS LA APARICIÓN DE UN BARCO “TRASPAPELADO”

*Entrevista con Rafael González Echegaray, diario Alerta 21 de marzo de 1963*

Está en Santander Rafael González Echegaray. No es preciso ampliar datos biográficos. Sus actividades profesionales y literarias son de sobra conocidas para todos sus paisanos. Colaborador de Alerta, siempre entregado a los temas de mar, aún encuentra un hueco en su trabajo de Subdirector General de la Trasatlántica para publicar un voluminoso y documentadísimo libro titulado “Naufragios en la costa cantábrica”, que actualmente preside los escaparates de todas las librerías.

Coincidiendo con su visita, un grupo de amigos y personas relacionadas con la Marina le ofrecerán hoy un homenaje privado. Poco después, Echegaray volverá tierra adentro.

- ¿Qué abarca su libro “Naufragios”?

- *Desde 1834 a 1960. En total, 214 naufragios.*

- ¿Requirió mucho tiempo de preparación?

- *Cuatro años íntegros. Tuve que mover muchísimos resortes. Entre los archivos consultados están, por ejemplo, el Lloyd Register de Londres, las colecciones de prensa de la Biblioteca Menéndez Pelayo, y claro está, el contacto directo con las empresas de armadores de los barcos naufragados.*

- ¿Y para los sucesos de guerra?

- *Recurrí al Seminario Histórico del Estado Mayor de la Armada, al Almirantazgo inglés y hasta al jefe de la flota submarina alemana de la*

*guerra del 14. Un señor muy viejecito –tenía 94 años– que me contó muchos detalles inéditos muy interesantes.*

- El libro da una versión nueva de la catástrofe del Machichaco, ¿cuál es?

- *Hasta el momento no había más que versiones "standard", unas copiadas de otras y no del todo verídicas. Hay que tener en cuenta que los sucesos, en el momento que ocurren, no pueden ser tratados de la misma forma que a los cincuenta años, ya con perspectiva histórica. En este caso, se dijo que el cargamento de dinamita era pasado de contrabando. No es cierto. En realidad, se contravinieron algunas disposiciones de tipo local, pero nada de contrabando.*

- ¿Ha habido algún hecho curioso en la búsqueda de datos?

- *Por ejemplo, el de un barco perdido en nuestra costa en la segunda guerra mundial. Hablé con los armadores noruegos y contestaron que llevaban mas de diez años averiguando donde podría estar. No sabían nada de él hasta mi información. Había sido bombardeado por los ingleses frente a Castro Urdiales.*

- Pero estas investigaciones deben llevarle mucho tiempo, ¿Cómo se arregla?

- *Quitándolo del sueño o en las vacaciones de verano. La verdad es que el trabajo resulta apasionante. Aquí hay menos afición, pero recibo cartas de armadores noruegos, ingleses y alemanes, nietos y bisnietos de los primitivos, entusiasmados de que alguien se ocupe de ello.*

- ¿Qué otros libros tiene publicados sobre temas marítimos?

- *Siempre toco este tema. Mi primer libro publicado fue "50 años de Vapores Santanderinos".*



## 70.- EL TERCER *SCHARNHORST* LLEGA HOY A NUESTRO PUERTO

*Diario Alerta, 25 de julio de 1963*

El tercer *Scharnhorst* de la Armada germana va a visitarnos, los otros dos que le precedieron en la denominación –ya gloriosa en aquella Marina de guerra– en su corta vida guerrera nunca pudieron acercarse a nuestras aguas.

El primer *Scharnhorst* fue un crucero-acorazado gemelo del *Gneisenau*, que fue construido en 1907 por Blohm & Voss en sus astilleros de Hamburgo. Era un navío de 11.600 toneladas con 28.000 caballos, tres hélices y 24 nudos de marcha, con proa de espolón y cuatro chimeneas iguales, que presentaba un aspecto magnífico e inconfundible. Estaba armado de ocho cañones de ocho pulgadas, seis de seis y cuatro tubos lanzatorpedos y llevaba una dotación de 850 hombres. Formó, con su gemelo el *Gneisenau*, el núcleo central de la famosa división de cruceros del almirante conde de Spee, sorprendida en las estaciones lejanas del extremo Oriente al comenzar la primera guerra mundial.

### *EL PRIMER SCHARNHORST*

El *Scharnhorst* era el buque insignia del almirante. Zarpó con su escolta de cruceros ligeros y transportes desde la posesión de Tsing-Tao y tras recorrer todo el Pacífico, sorprendió a una escuadra inglesa en Coronel, costa de Chile. La batalla naval de Coronel fue una victoria germana fulgurante que puso en manos alemanas el dominio del Pacífico Sur durante unos días.

Después de doblar el Cabo de Hornos, la escuadra de Von Spee recaló el 8 de diciembre de 1914 sobre el archipiélago de las Malvinas, a donde habían sido enviados rápidamente los novísimos cruceros de batalla ingleses de Lord Fisher. Entablada la acción naval, la fuerza germana fue totalmente aniquilada. El conde Von Spee halló gloriosa muerte a bordo del *Scharnhorst*, que se hundió tras agotar sus municiones, pereciendo absolutamente todos

los hombres de su dotación con el almirante y su comandante, el capitán de navío Félix Schultz. Desde la una y veinte hasta las cuatro y cuatro minutos del mediodía, el *Scharnhorst* disparó sin cesar. Cuando tenía arrasadas sus cubiertas, las chimeneas abatidas, los palos rendidos, zozobró, quedando unos segundos acostado sobre una banda, luego se sumergió rápidamente. La batalla de las Malvinas, por la que Inglaterra recuperaba el dominio de los Mares del Sur y se sacaba la dolorosa espina de Coronel, fue uno de los combates navales mas reñidos, enconados y dramáticos de la guerra, cuando las dos flotas rivales aun mantenían levantadas las espadas en el aire y el estandarte del propio prestigio.

El segundo *Scharnhorst* fue uno de los barcos de historial mas destacado en la segunda guerra mundial. Como su antecesor, tuvo también su hermano gemelo que llevó el tradicional nombre de *Gneisenau* y ambos corresponden, como es sabido, a los de los famosos teóricos de la ciencia militar germánica. Eran una pareja de cruceros de batalla, orgullo de la flota alemana de la preguerra, que desplazaban 26.000 toneladas y estaban armados con nueve cañones de 280 milímetros en tres torres triples, doce de 150 y seis tubos lanzatorpedos. El *Scharnhorst* se construyó en Wilhelmshaven, botándose el 8 de diciembre de 1936 y entraba en servicio en 1938. Era un barco, como su antecesor aunque en otro orden de estética, sencillamente maravilloso de línea y de una gran eficacia militar, principal distintiva de la construcción naval germana, estudiada y preconcebida escrupulosamente.

### *LAS HAZAÑAS DEL SEGUNDO SCHARNHORST*

Su actuación durante la guerra aún está viva en el recuerdo de todos los lectores. Su primera acción naval de importancia frente al enemigo fue el hundimiento del crucero auxiliar británico *Rawalpindi* el 21 de noviembre de 1939, en aguas del Océano Ártico. El 8 de Junio de 1940 hundió en combate al portaviones ingles *Glorious* y a sus dos destructores de escolta *Ardant* y *Acasta*. En marzo de 1941 llevó a cabo, en compañía del *Gneisenau*, un raid espectacular por todo el Atlántico Norte, desarticulando el tráfico aliado y causando estragos impresionantes en varios convoyes, finalmente regresó a Brest.

El 12 de febrero de 1942, en una operación de una temeridad sin precedentes, cruzó el Canal de la Mancha en pleno día a la vista de las costas inglesas, regresando a la patria con el *Gneisenau*, el *Prinz Eugen* y una nutrida escolta de destructores.

En 1942 sufrió una importante remodelación, alargándosele su eslora, instalándosele nuevos equipos de radiotelémetro (el radar alemán) y cambiando en líneas generales su airosa silueta. Después empezó a operar en el Océano Glacial Ártico, atacando al tráfico aliado de aprovisionamientos de Rusia que se efectuaba por los puertos soviéticos del Mar Blanco. En una de estas operaciones halló glorioso fin luchando contra el acorazado inglés *Duke of York* y el crucero *Jamaica*, tras haber caído en una emboscada hábilmente tendida por la flota aliada. La acción naval de Cabo Norte, que con este nombre ha pasado a la historia, terminó con el glorioso crucero de batalla, el *Salmón* como le llamaban irónicamente sus enemigos, en la noche del día de Navidad de 1943. Solo 36 supervivientes pudieron ser rescatados por los destructores británicos *Scorpion* y *Matchless*, el resto de la dotación con su comandante, el capitán de navío Hintze, se hundió con el barco.

### LA PARADOJA DEL TERCER SCHARNHORST

Este *Scharnhorst* de hoy que nos visita, por extraña paradoja, fruto de la marcha del tiempo y de la historia es un antiguo buque de guerra inglés que también tiene la suya. Se llamaba *Mermaid* y fue construido en Dumbarton por Denny Brothers. Se puso su quilla el 8 de agosto de 1942, se boto el 11 de noviembre de 1943 y se entregó a la Royal Navy el 12 de mayo de 1944, ya bien avanzada la guerra. Era una fragata de la clase Black Swan modificada, de 1.490 toneladas, armada entonces con seis piezas de cuatro pulgadas y equipada con dos hélices que le daban una marcha de 20 nudos.



*Fragata alemana escuela de artillería Scharnhorst*

La *Mermaid*, que pertenecía a una serie de veintinueve unidades gemelas, hizo su guerra brillantemente y tuvo el honor de apuntarse dos estupendas victorias sobre otros tantos submarinos enemigos. El 24 de agosto de 1944, estando protegiendo un convoy con destino a Rusia, hundió frente al Cabo Norte al submarino alemán *U-344* y poco después, el 2 de septiembre del mismo año, frente a la costa de Jan Van Yen , en el Océano Ártico, conseguía echar a pique al *U-394* tras un corto combate.

Pero lo que son las cosas de la vida, este buque habría de pasar con la llegada de la paz a manos de sus enemigos, vencidos además para mayor inri.

El 5 de mayo de 1959, los astilleros Vickers entregaban a la recién renacida flota germana de postguerra la antigua fragata *Mermaid*, convertida ahora en buque-escuela de artillería, con el nombre tradicional en la flota germana de *Scharnhorst*. Su misión en adelante era la de servir para entrenamiento de las nuevas generaciones alemanas de marinos de guerra, ahora aliados de los aliados en una hermandad europea de armas que siempre debió haber subsistido.

### MEMORIA DE OTRAS VISITAS

El nuevo *Scharnhorst* se entregó con otras dos fragatas gemelas, que tomaron los nombres alemanes de *Hipper* y *Scheer* en recuerdo de otras dos unidades de brillante historia en la pasada contienda: el *Admiral Hipper*, crucero pesado, y el *Admiral Scheer*, acorazado de bolsillo gemelo del famoso *Admiral Graff Spee*, hundido en la batalla del Río de la Plata.

Volvemos a tener entre nosotros a los mozos rubios de las gorras de cintas y las chupas abotonadas y vienen a nuestra memoria las visitas de la *Moltke*, del *UC-56*, del crucero *Emden* al mando de Wilhoeff, de aquellas dos flotillas de torpederos que atracaron en el muelle de Maliaño, frente a los viejos tinglados de la calle Antonio López y que vinieron, precisamente, bajo el mando del que un día asombraría al mundo desde el puente de mando del acorazado Bismarck, el glorioso almirante Lutjens. Entonces era capitán de fragata y Santander una pequeña ciudad comercial y simpática con ribetes de turismo. Finalmente nos acordamos de las visitas providenciales del *Iffis* y el *Wolf*, durante los días amargos de 1936. En ellos salvaron su vida muchos santanderinos, afuera patrullaban de lejos el *Koenisberg* y el *Graff Spee*.

La bandera de guerra alemana, hoy corneta con los colores de Weimar es diferente de la enseña blanca de los tiempos del Kaiser y de la roja del Tercer Reich. Los hombres tampoco son ya los mismos, pero la hermosa tradición naval se mantiene viva en aquel país y nosotros recibimos con el mismo afecto a los marinos del *Scharnhorst* que a aquellos de las corbetas *Nautilus* y *Albatros* que socorrieron a los naufragos de *La Pace* cuando en diciembre de 1874 se fue a pique una mañana de noroeste sobre las Quebrantas.



## 71.- TROPIEZOS EN PRIMAVERA

*Cantabria, revista del Hogar Montañés*

*Madrid, septiembre de 1963*

Cuando las depresiones atlánticas empiezan a ceder y la mar de fondo recalca suave y profunda en rigodón solemne sobre el batiente europeo, la niebla –sin permiso– se abre paso sobre el litoral y, recogiendo la antorcha fúnebre de los tiempos duros recién acabados, comienza por su cuenta el juego asesino de gallina ciega, a despecho del radar y de los convenios internacionales llenos de artículos inservibles para evitar colisiones en altamar.

Y es como un colchón blanquisucio, viéndola llegar al encuentro, pastosa y negra dentro de su abrazo, eterna y enervante, con su lagrimeo microscópico contra los cristales del puente y la cenefa de las bacaladas. El pasodoble de las revoluciones de la hélice, se hace tango lentísimo mientras los bigotes del branque amainan espuma y empieza para los serviolas de retén la vigilia apestosa, todo ojos y oídos, olfateando la presencia peligrosa de vecinos de vuelta encontrada.

El silbo empieza su cuento de la buena pipa con resuellos de a medio minuto y los nervios se desperezan en un pleno de oficiales con “el viejo” al frente, embutidos en ropa de aguas, con un ojo en la proa y otro en la carta sucia de huellas viejas de café, de borraduras de goma mala y de rumbos repetidos a lápiz del dos.

Las carreteras navales de Europa, atestadas de tráfico con sus peligrosas recaladas –pasos sin guarda– de Finisterre, de San Vicente o de Ouessant, se cuajan de riesgo en medio del sudario gris de la niebla, con su ceguera terca y su equívoca guata que desfigura en refracciones chocantes los aullidos de las sirenas, los tonos graves de los silbos de vapor y las bocinas de aire anónimas y machaconas.



Por las ocho cuartas de cada cuadrante se descabalgan ecos lejanos que meten el corazón en un puño y, poco a poco, se vienen al través o siguen de largo. De vez en cuando una sombra mas negra que todas en la resalsa, se llega a fil de roda y pasa lamiendo el costado entre maldiciones. Otras veces un pesquero escapa bajo la amurada, panceando como un pájaro bobo sorprendido en plena siesta.

La niebla –el enemigo mudo y traidor– se ha cebado en esta primavera sobre nuestra flota mercante y nos han saltado a las páginas de la prensa diaria nada menos que cuatro graves percances a otros tantos barcos españoles.

Empezó al final de marzo, con el abordaje entre el *Conquistador* y el norteamericano *Mormaclake*, se produjo a 25 millas de Hastings, y el mercante español –un bonito barco recién construido en Sevilla de 3.300 toneladas– fue materialmente amputado en su proa por el moderno gigantón yanqui que se quedó tan fresco; a duras penas llegó a embarrancar en la playa francesa de Anbleteuse, cerca de Boulogne. El canal inglés era una manga de niebla –la mange– y la costa británica de Dungeness y Beachy Head, un enigma. El *Conquistador* pagó caro su peaje de tránsito por la avenida central del comercio marítimo de Europa.



*Motonave Conquistador de Naviera Alvargonzález*

Casi seguidos, en abril, han caído otros dos cabotajeros de casa. El día 24 fue el costero *Virgen de la Esperanza*, de 500 toneladas, abordado 4 millas al noroeste de Cabo Roca por el mercante sueco *Lovisa Gorthon*. Navegaba con sal de Palos a Pasajes. Tres días después le tocó el turno, también en el mismo escenario de la costa portuguesa, al carbonero *Santirso*, abordado por el holandés *Spolanda*, 20 millas al norte de cabo San Vicente en un viaje con pirita desde Ayamonte a Nantes.

La raya portuguesa con sus escalones valientes de Berlingas, Roca, Espiches y Segres, con los pantallazos lejanos de Mondego, Montedor y Esposende, es un buen cementerio de navíos españoles perdidos en ese duro pan nuestro de cada día que es el empalme a cielo abierto –a mar abierta y terrible– de las dos Españas marineras: la del norte y la del levante y el sur.

El último en el sorteo ha sido otro costero, como el *Conquistador* sevillano de origen, y apenas con dos años de servicio: el *Puerto de Castellón* caído también en el English Channel abordado por el libanés *Bruce M.* a unas 20 millas de la isla anglonormanda de Guernsey. Fue pasado por ojo y se hundió en poca más de media hora. Los naufragos llegaron a Plymouth.

Así, en poco menos de dos meses, cuatro bajas a mano airada, la muerte violenta de los abordajes en la Lista Oficial de Buques de la marina mercante española. Tan solo el *Conquistador*, recompuesto por obra y gracia de astilleros galos en una delicada operación facial que le devolverá la gracia en su proa, se reincorporará a la flota.

El equinoccio de primavera, con su chocante primer punto de aries para el recuento de los cálculos navegantes, nos ha enredado, en los colgajos de la niebla, cuatro percances. Porque la mar sigue siendo, a pesar de todo, muy dura.

Tras la invernada trágica con noroestes salvajes, llegan las primaveras mansas, traidoras en brumas y clima. Luego será el verano con el repente de sus galernas cazadoras de pesqueros en el Cantábrico, para desembocar en seguida en el prelude otoñal de septiembre y octubre, cerrados en chubascos sucios del sudoeste y en levantes señores del Estrecho.

Así es la mar y así la vida en riesgo de nuestras quillas en su diario quehacer. Cada vez que en la brecha de la prosa diaria cae uno de los nuestros, hay un palpito negro de tinta de imprenta, rápido, en la redacción de nuestra prensa madrileña, reseca y terrestre a más de doscientas brazas sobre el mar y a doscientas millas de la costa, depresos en un horizonte que se presiente muy lejano desde los puentes de la flota.

Y sin embargo nos duelen también desde aquí, estos duros tropiezos inevitables, de la patria a flote.



## 72.- EL VIEJO *PEÑA CABARGA*

*Diario Alerta, 29 de diciembre de 1963*

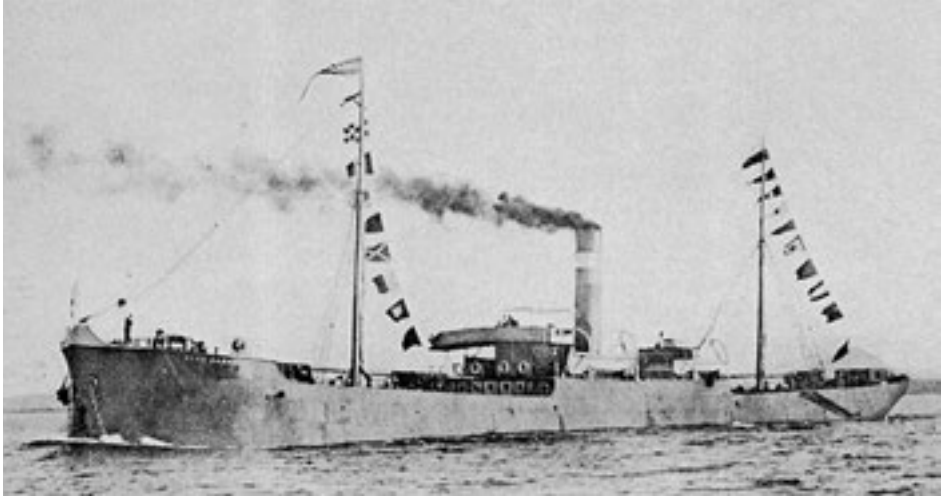
Todos los periódicos de España se han mostrado pródigos –por una vez– con una noticia de la mar, y desde la toldilla de la nueva fragata británica *Ajax*, que ha tenido la oportunidad de actuar como salvadora, nos han regalado con una foto entrañable y sorprendente.

El veterano *Peña Cabarga*, capitana un día de la flota de la Santanderina de Navegación y hoy bastante retocado y oculto bajo el nombre de *Llusanes*, nos enseñaba, atravesado a la mar, un poco tumbado a estribor y desde el puente a proa, la vetustez arcaica de su casco, en trance de cobrar el remolque que le lanzan desde el barco de guerra inglés, tras haber perdido su propia hélice en el Canal, al norte de Casquets, en las peligrosas inmediaciones de Portland Bill.

### *MAS DE 67 AÑOS....Y ÉL FLOTA AÚN*

El viejo *Cabarga*, con sesenta y siete años larguísimos de historia carguera, orgullo un día de nuestra matrícula, tiene en sus tiempos finales chocheras de la edad, y se le ocurre nada menos que romper el eje de cola como quien dice en el peligroso pasillo de su casa: en pleno Canal de la Mancha, recorrido por él cientos de veces a lo largo de su fecunda vida consagrada a arrastrar mineral y carbón, madera o fosfatos, desde Arcángel a Livorno o desde el Clyde a la andana del Musel.

El pobre *Cabarga*, sin el zuncho blanquirrojo de las virolas de su chimenea con que nació en Dumbarton para la Santanderina, es una estantigua que sin duda estará hoy despertando asombrada admiración en los puertos europeos al norte de Ouessant. Una pieza de museo excepcional, un trozo de historia viva como lo era hasta hace unos pocos la infanta Eulalia en su chalet de San Sebastián o el último superviviente de Forte Baler en su retiro canario.



*Vapor Peña Cabarga de la Compañía Santanderina de Navegación*

### *UNA FOTO DEL BARCO*

Nuestro *Peña Cabarga*, el símbolo mas preciso del vigor industrial de una época que fue la edad de oro de nuestra ciudad, se arrastra aún –penosamente, como vemos– por las olas, cuando las sucesivas generaciones de sus armadores, sus capitanes y sus pilotos han ido desfilando hacia Ciriego silenciosamente, mansamente, inexorablemente. Él no, está ahí, asomado a todos los periódicos de España con el pretexto de esta su calaverada septuagenaria, de la que escapa gracias a los “blue jackest” de la Armada Real.

Apenas si queda ya en nuestra ciudad resto viviente alguno –fuera de las casas del Muelle, retocadas como solteronas viejas– de lo que fuera aquel Santander de las minas y las navieras, del Puente y las Atarazanas, de la Blanca y Méndez Núñez, de las machinas y los trenes urbanos, de los escritorios y la tertulia gloriosa de la Guantería. Nada. En el Alta o en el paseo de la Concepción esconden su decrepitud achacosa algunos hoteles, lujosos palacios de la crema en los días en que el *Peña Cabarga* –1897– dio fondo por primera vez con sus anclas, empavesado, en el seno blanco de la canal. Pero él está ahí. Ni naufragios, ni crisis, ni embargos, ni amarres han podido con la gracia maravillosa de su anticuada arquitectura naval.

En el número 33 del paseo de Pereda, encima de la Junta, en el cuarto de derrota –terrestre– de un piso con aire de barco metido en años que conserva con mimo el encanto de un Santander viejo y marinero, hay una fotografía del *Peña Cabarga* inmensa, renegrida –como aquellos óvalos de nuestros abuelos que se hacían en los Italianos de la calle Becedo– con el ancla a la pendura, avanzando solemnemente, las lumbres al disco, por la medianía de la canal. Acaso es el último recuerdo “de época” que queda en Santander de los verdes años del barco.

Y sin embargo, el mismísimo protagonista sigue “tan perenne” con superestructuras mixtificadas y nombre ajeno, rompiendo mares como cuando lo mandaba el capitán Regato y bajaba de Astillero despachado para Androssan con un completo de mineral.



*Vapor Llusanes ex Peña Cabarga*

Ahora que no nos duele un ápice hacer tabla rasa con todo lo viejo y nos volcamos como locos en aperturas a todo lo “snob”, el *Peña Cabarga* –el *Llusanes*– es un milagro en la primera página de los diarios de España.

Y un recordatorio familiar –una estampa– que se nos ha caído al suelo inesperadamente al abrir el libro de misa, rutinario, de nuestra vida.

## 73.- ¿CÓMO SE HA PODIDO PERDER EL *CASTILLO MONTJUICH*?

*Diario Alerta, 2 de Enero de 1964*

Ya no hay esperanzas para el *Castillo Montjuich*. Otra víctima, y esta vez con un saldo redondo de vida, para la lista luctuosa de nuestra marina mercante, que este año pasado ha sido aterradora. Cuando se publiquen estas líneas ya estarán probablemente de vuelta nuestros buques de guerra, tras la infructuosa búsqueda de la pobre aguja –algún salvavidas del *Montjuich*– en el inmenso pajar del Atlántico. Su buena intención no por eso queda desmerecida.

Durante todos estos días se han venido publicando en la prensa datos de la vida y la historia del barco, casi todos fragmentarios y algunos, incluso, inexactos. Vamos a intentar completarlos con detalles posiblemente ignorados.



*El Castillo Montjuich de la Empresa Nacional Elcano*

El *Castillo Montjuich* se construyó en Middlesbrough por la Furness Shipbuilding a finales de la primera guerra mundial. Era un barco standard del tipo británico "N", es decir, un antecesor de los famosos "empires" de la última conflagración. Registraba entonces 6.400 toneladas y cargaba unas 10.820. Llevaba propulsión a turbinas quemando carbón y andaba 10,5 nudos. Se construyó para el Ship Controller del Almirantazgo, es decir, para el esfuerzo oficial de guerra con el nombre de *War Vigour*. Al cesar las necesidades bélicas en 1919 pasó a propiedad privada con el nombre de *Andalusier* y en 1923, conservando este mismo nombre, a la famosa naviera belga Loyd Royal Belge, la cual lo tuvo en su flota hasta 1925. En este año pasa al Armement Gylsen, de Amberes, y toma el nombre de *Wholhande*. En 1927 se vende a J. Leddet Chaix, del Havre, y con bandera francesa se rebautiza *Bois Soleil*.

### *HUNDIDO EN BARCELONA*

En 1937 se vende a la African & Continental S.S.Co., de Londres, la cual lo pone el nombre de *African Mariner* y lo echa a navegar por zona de guerra en aguas españolas, transportando mercancías para el Gobierno rojo. En una de estas peripecias, estando descargando en Barcelona, fue hundido por la aviación nacional en enero de 1939, unas horas antes de la caída de la ciudad, estando atracado en el muelle de la Barceloneta.

El 15 de abril de 1939 fue reflotado por la Comisión de Salvamento de Buques de la Armada y entregado a la Gerencia de Buques para Servicios Oficiales, más tarde Empresa Nacional Elcano, con el nombre de *Castillo Montjuich*. Juntamente con el *Castillo Oropesa* era el mayor carguero de la flota mercante española. Tenía una cubierta rasa y larguísima llena de escotillas y "samsons", con castillo y popa truncada de la que un día se llamó "economic". Era pobre de superestructura, raquítico de chimenea, escaso de arrufo y, la verdad, andaba ya entonces poquísimo, a pesar de sus tres calderas y su equipo de turbinas.

### *EMBARRANCADO EN GIJÓN Y RECONSTRUIDO EN EL FERROL*

En el invierno de 1947, estando fondeado en la Concha de Gijón, perdió las anclas y, en medio de un violento temporal fué a embarrancar sobre las lastras de La Figar, empotrando su proa en la carretera del Musel. Sufrió entonces



importantísimas averías. Fue reflotado el 27 de marzo de 1948 y se le llevó a remolque hasta Bilbao, en donde se le hizo una reparación provisional y finalmente fue, totalmente, reconstruido por la Bazán en El Ferrol.

El *Castillo Montjuich* salió de nuevo a la mar absolutamente desconocido. Se le cambió completamente la silueta adoptándosele proa curva y popa de crucero, con superestructuras macizas y chimenea aerodinámica que retiznaba de lo lindo las cubiertas, a pesar del cambio a fuel-oil.

Así, el *Montjuich* era prácticamente un buque nuevo. La verdad es que los años no pasan en balde ni para las personas ni para los barcos, aunque, claro está, la vejez de los barcos es un concepto relativo que depende en gran parte de los millones invertidos en su cuidado y conservación.

### TRES SUPUESTOS

¿Qué le ha podido ocurrir al *Castillo Montjuich* con sus buenas quince mil toneladas de desplazamiento en máxima carga? Aún cuando el buque navegaba, al parecer, con una avería en la estación principal de telegrafía de onda corta, es indudable que podía hacer uso de las otras estaciones de radio de a bordo, es decir, la onda media, la de socorro, la del bote salvavidas y la de telefonía. Sin embargo, parece ser que en ningún momento se han captado mensajes de estas emisoras, lo que hace pensar que la pérdida del buque se ha producido de forma casi instantánea.

Tres supuestos caben a este particular:

Primero: que el buque haya zozobrado por pérdida de estabilidad motivada por corrimiento de la carga. No es probable, puesto que el barco cargó en Boston y en los puertos norteamericanos las autoridades del Coast Guard son inexorables en la aplicación de las medidas internacionales respecto a la estiba de graneles, las cuales impiden estos corrimientos. Además, si tal evento se hubiese producido la voltereta no hubiese sido tan rápida, sino que probablemente se hubiera “dormido” el buque, al menos dos o tres horas.

El segundo supuesto es que el buque se haya partido al encapillar un enorme cáncamo de agua por la proa o por efecto de un pantocazo extraordinario

y, al ir completamente cargado, se hayan hundido instantáneamente ambas mitades. Los tiempos del Atlántico Norte, en esos días, han sido excepcionalmente duros, con la particularidad de soplar vientos del primer cuadrante, es decir, contrarios al sentido de la marcha del buque, y, por cierto, bastantes raros en esa zona y estación del año. Cabe pues este supuesto dentro de lo probable.

Finalmente, puede haber ocurrido que el buque se haya “enterrado” entre dos mares sucesivas, sin que le haya dado tiempo a remontar con la proa la segunda; este caso, que a veces se produce en buques de cubiertas rasas y poco franco bordo, no es extraño y desgraciadamente se dan algunos casos, si bien en buques de menor porte, por lo regular.

Estos casos de desaparición de barcos sin dejar rastro, se consignan en los “rapports” del Lloyd en la columna de los denominados “posted missing” y todos los años se relacionan en mayor o menor proporción. Así, en 1962 hubo once barcos “overdue”, uno de ellos un liberty de porte similar al *Castillo Montjuich*. En 1961 sólo hubo un buque desaparecido, en 1960 siete, en 1959 tres, en 1958 dos, en 1957 cuatro (dos de ellos grandes), en 1956 uno, en 1955 cuatro, en 1954 doce (uno de ellos el trasatlántico *General San Martín* de 9.589 toneladas), y en 1953 hubo nada menos que quince buques tragados por la mar misteriosamente y de los que jamás se halló rastro alguno. En este año de 1953, el 2 de febrero, se perdió de semejante forma el liberty *Marine Sulphur Queen*.

### *DESAPARICIONES ESPECTACULARES*

A lo largo del siglo ha habido desapariciones espectaculares, tales como el trasatlántico inglés *Waratha* en 1911. Era un vapor de trece mil toneladas y se perdió en un corto trayecto de Natal al Cabo, en Africa del Sur cargado de pasajeros. Merecen recordarse también las de los buques escuelas *Admiral Karpfanger* de cuatro palos perdido en 1937 y *Kjovenhavn* de cinco palos –el mayor velero del mundo– desaparecido en 1923. Ambos buques fueron tragados, sin duda, en los “roary forties” del Atlántico Sur. Jamás se encontró de ellos ni el más leve rastro, desaparecieron con sus jóvenes promociones de alumnos a bordo.

En 1951 desapareció inexplicablemente el acorazado brasileño *Sao Paulo*, de veinte mil toneladas, en medio del Atlántico, al cerrarse un chubasco, cuando navegaba remolcado a Europa para su desguace. Como antes dijimos, en 1954 desapareció de forma enigmática el trasatlántico argentino *General San Martín*, en el estrecho de Magallanes, en un viaje a Chile.

### LA LISTA ESPAÑOLA

En España tampoco tenemos, por desgracia, pequeña lista de estas angustiosas catástrofes. El 11 de marzo de 1893 se perdía en una travesía de Tánger a Cádiz el crucero *Reina Regente*, de cinco mil toneladas, construido en Inglaterra en 1886. Se supone que naufragó en el bajo de Las Aceiteras, jamás se supo nada concreto acerca de su fin, perecieron a su bordo quinientos hombres de comandante a grumete.

Otra tragedia muy similar costó la vida al trasatlántico *Valbanera* de Pinillos, perdido en medio de un ciclón tropical el 8 de septiembre de 1919. Era un barco precioso, construido en Glasgow en 1906 de 5.108 toneladas de arqueo. Iba de Santiago de Cuba a La Habana y llegó a este puerto con la carga corrida en sus bodegas y en pleno ciclón; No se le permitió la entrada y volvió hacia fuera a correr el tiempo. Jamás regresó a puerto alguno. Pereció con cuerpos y bienes, incluso todos sus pasajeros, y se supone que se hundiría en los bajos de Rebecca, en Cayo Hueso.

### TAMBIÉN EN NUESTRAS COSTAS

Durante los años de la primera guerra mundial y siguientes, se registraron pérdidas de esta naturaleza correspondientes a otras tantas tragedias silenciosas, sin testigos. Recordamos la del *Bakio*, mercante de Sota y Aznar, perdido en 1916 en el Cantábrico, la del *Mar del Plata* y la del *Guillén Sorolla*, construidos ambos en 1919 en Bilbao, barcos modernos por tanto y que desaparecieron enseguida sin dejar el menor rastro. También de esta época son las catástrofes del *Pelayo*, de la Compañía Marítima de Barcelona y el *Gijónés*.

El último barco grande español desaparecido sin dejar traza fue el *Cabo Villano*, perdido en junio de 1942, cuando regresaba de la Argentina con un

completo de grano para la península. Era un barco de 6.500 toneladas y nunca sabremos si se hundió por temporal –acto de Dios, que dicen la pólizas inglesas de seguros– o por acción de guerra, puesto que en aquellos días la campaña submarina estaba en pleno apogeo.

Sobre nuestras costas santanderinas tenemos recientemente dos buques “*posted missing*”, uno el mercante *Carbones Asturianos*, de 700 toneladas, desaparecido entre Gijón y Bilbao en el mes de abril de 1915;. Fueron encontrados algunos tablones flotando frente a Cabo Mayor y se supone que pertenecían a este desgraciado buque. El otro es el submarino de la flota republicana *C-5*, perdido probablemente frente a San Vicente de la Barquera, casi con toda seguridad cuando su comandante intentaba pasarlo a la zona nacional; una tragedia inédita y horrible de la que jamás se sabrá nada;. Había salido de Bilbao el 30 de diciembre de 1936 en un crucero de rutina y el 6 de enero se confirmó oficialmente su desaparición.

### *ASÍ ES LA MAR*

Es terrible este nuevo golpe que nos llega con la confirmación de la pérdida del *Montjuich*, pero desgraciadamente no nos coge de nuevas. Su propio armamento perdió el 25 de agosto de 1951 en circunstancias parecidas, también en el Atlántico Norte, el *Castillo Guadales* en viaje de España a Estados Unidos cargado de lingote.

Pero así es la mar, inexorable en sus cuentas y a veces celosa en revelar el secreto de sus horribles fechorías. La lista de los “*posted missing without trace*” que dicen en el Lloyd de Londres, continua con altibajos de capricho, pero continua y lo mismo se apuntan a ella trasatlánticos que acorazados o que miserables pesqueros. La mar es dura y el navegarla un riesgo positivo, de ello a veces parecemos olvidarnos. Al juego de los barcos, un negocio difícil al que hay que echarle corazón, es preciso ir con el alma bien abierta.

Al juego de los barcos tripulándolos en sus puentes y en sus cubiertas, hay que llevar, además, mucho valor y la maleta hecha para cualquier viaje sin retorno.



## 74.- ÚLTIMO VIAJE DE JOSÉ DEL RÍO

*Diario Alerta, 1 de febrero de 1964*

Meseta adentro, en un día frío de sol invernal madrileño, el capitán –el viejo como decimos en los Puentes– ha largado amarras en su último viaje y nos hemos quedado todos los marinos mercantes, “los pilotos del comercio” como él cantaba en uno de sus maravillosos versos del mar, huérfanos de su entrañable presencia. La época dichosa del Santander principios de siglo, con sus navieras, sus minas, su industria y su “Spleen” cántabro, ha perdido su último poeta. Para el mundo de las letras una figura, para nosotros un capitán que navegó de agregado en la Santanderina, y que cantó como nadie, la vida en la mar y en las cámaras de los primeros vapores de altura de nuestra matrícula.

La veneración por su genial figura, su corazón inmenso y su impar lección de bien decir de la mar y los barcos, nos deja anonadados y con la pluma reseca de puro dolor en esta hora penosa de la marcha.

El viejo ha largado amarras, ha dado las tres pitadas de ordenanza y, avante libre, se nos va azotando espumas en franquía rumbo al cielo. La pipa apagada ha quedado olvidada sobre la mesa del camarote, y las dragas, esa familia chocante y pintoresca dentro del mundo de los barcos, a la que él, por el capricho del destino, vivió tan unido, se estremecen desde la humildad de sus fondeaderos, al verlos salir a viaje sin retorno entre semáforos terrestres y asfalto de peatón. La *Osa* con su joroba gigante de hierros, y la *Cantabria* –la vieja chupona– desde su tumba playera de Lacanau y el *San Emeterio* convertido en tranvía del carbón se angustian en el duelo, llorando herrumbre por sus cuadernas. Los que sentimos por él una muy especial veneración por el amarre de viejos lazos familiares, por cariño y por admiración a su inigualable pluma, no podemos consolarnos de su ausencia.

Hace todavía pocas semanas estuve una tarde entera en su casa hablando y hablando de nuestro Santander marinero, ya nostálgico en la lejanía para los

dos. Fui a consultarle unos datos para mi nuevo libro sobre viejas navieras montaÑesas y no sabÍamos como despedirnos. Su memoria era estupenda, vimos fotografÍas de grupo con los náuticos pejinos de entonces. Él los recordaba a todos, con sus nombres y “señas particulares”.

Luego hicimos historia de coplas marineras de nuestro pueblo. Se las sabÍa todas de memoria. Las del capitán Lastra, las del *Pedrosa* santanderino, las del *San Salvador* y las del *Peña RocÍas*. Yo le entregué a cambio una copia de las memorias del capitán Blanchard, una joya bien querida de mi archivo. Fue la última vez que lo vi. Hoy tengo el amargor de no haberle podido visitar más en sus últimos días, porque hablando de la mar y los barcos se transportaba. Y éramos muy pocos los compañeros del “botón” que lo acompañábamos de vez en cuando en este puerto terrestre y absurdo que es Madrid.

Nadie captó como él la sal y el ambiente de la Marina mercante, de los muelles del mundo, de las recaladas y de la humanidad de los hombres de la mar. Con sus versos rotundos, de rima sencilla y sonora, pero llenos de emoción y de autenticidad, nos cautivó a todos y nos hizo amar todavía más la aventura náutica de nuestra carrera y nuestra matrícula.

Santander le daba amor y gratitud. El capitán de barco que hacía versos como los ángeles, dirigió periódicos y escribió los “Aires de la calle”, es una figura excepcional en la historia humana de nuestra ciudad y, por supuesto, en la literatura de España.

A mí, personalmente, me gustaría hoy armar un patache para ponerle su nombre: *JOSÉ DEL RÍO*. “En su casco ceniciento, tablas, clavos y remaches” –como él dijo– retejer la costa de Bayona a Bayona y perderlo un día de vendaval sobre las dunas de Mogro para acabar la historia a son de mar.

Porque el “viejo” se nos ha muerto, tierra castellana adentro –precisamente el día de los periodistas– lejos del Cantábrico y de la redacción del *La Atalaya*. Y hasta esto nos duele en este día de tristeza terrestre de reproches.



## 75.- JOSÉ DEL RÍO, MARINO Y POETA

*Cantabria, revista del Hogar Montañés*

*Madrid, marzo de 1964*

José del Río escribió los mejores versos de la mar –la vida vivida de la Marina Mercante– que han visto la luz en lengua castellana. Era un poeta excepcional, pero además era marino y en la dura brega de nuestros vapores, en la duermevela del camarote, entre guardia y guardia, componía sus poemas incomparables que han sido el refugio romántico y emocionado de cientos de marinos en las horas tristes y monótonas de las travesías. Los versos del mar de José del Río, cuyos aciertos literarios no me corresponde a mí encomiar, han tenido el poder admirable de la captación y la supervivencia. Generaciones de pilotos hemos soñado con ellos y hemos sentido como nuestra la rima rotunda, magnífica, viril, de ese libro entrañable –Los Versos del Mar– que no falta en ningún hogar montañés con regusto de mar.

Hizo sus días de agregado en la Santanderina, la famosa naviera de *los Peñas*, que encierra en la historia de sus barcos y sus hombres toda la vida del Santander de comienzos de siglo, en todos sus estamentos sociales. Desde el Consejo de Administración al rancho de proa, pasando por el puente y el escritorio de la gerencia, fueron puestos de ilusión y trabajo, de riesgo y de aventura para muchísimos santanderinos. Allí hizo las prácticas de mar José del Río, en el *Peñas Rocías*, que todavía navega con un nombre extraño y más años que Matusalén. Allí, en aquel puente abierto al calor de las virolas de la chimenea –la chimenea caída con los colores pejinos– tembló de emoción con el adiós de Cabo Mayor por la popa, en la noche de la primera guardia, mientras la raya de tierra –la casa, la ciudad, la madre– se escondían tras el horizonte. Y nacieron así sus primeros incomparables versos del mar y de los viajes.

Otro barco de la Santanderina en que navegó algún tiempo fue el *Peña Castillo*, aquél precioso vapor que se perdió trágicamente en Wolf Rock en la

primera guerra. De esta época son sus viajes al Báltico y en uno de ellos su encuentro nocturno, en plena guardia, con la escuadra rusa del almirante Rodjestwensky, "camino del sacrificio" (1). Aquella visión dramática y gigante quedó grabada profundamente en su alma de marino-poeta y siempre la recordaba con emoción.

La segunda compañía en que prestó sus servicios como oficial fue la Vasco-Cantábrica de Navegación. Navegó en el *Sardinero* (el primer vapor de este nombre de la compañía) que se perdió también en Wolf Rock en mayo de 1906, y en el *Uribitarte*, que fue torpedeado frente a Ouessant el 2 de diciembre de 1916. A bordo de este último compuso su famosísimo soneto Las Tres Hijas del Capitán.



*Vapor Uribitarte de la Compañía Vasco Cantábrica de Navegación*

La Vasco-Cantábrica era una compañía de capital mixto, con los barcos matriculados en Bilbao, pero con hombres santanderinos en su gran mayoría, y llevaba también nuestros colores en las chimeneas, aunque en franjas más estrechas y separadas que la Santanderina. Sus barcos tenían nombres

---

(1) Sobre el destino de esta escuadra rusa, en 1983 Rafael González Echegaray publicó su libro "Escala en Vigo", evocación de los seis días de estancia en el puerto de Vigo, en octubre de 1904, de la escuadra de la marina de guerra rusa, en su camino al extremo oriente, para combatir con su oponente japonesa, sucumbiendo trágicamente en la batalla naval de Tsushima. Edit. Mutua Montañesa de Seguros.



geográficos de los alrededores de Santander y Bilbao (*Maliaño, Sardinero, Pedrosa, Mouro, Axpe, Olaveaga...*) y llegó a ser una potente firma naviera. Terminó arruinándose en la primera crisis después de la Guerra Europea. Los barcos de la Vasco-Cantábrica, como los “*peñas*”, navegaban al tramping europeo. Mineral, de Bilbao y Santander, a Escocia y regreso con carbón para la industria española o con madera del Báltico para el Mediterráneo. José del Río recogía con un patetismo en relieve, la visión negra de los docks británicos, la placidez de la marina escandinava y el tráfico sucio de Rotterdam.

También navegó en el *San Salvador*, el barco asesino de la Montañesa de Navegación, otra importante naviera de Santander, que al igual que la Santanderina dedicaba sus vapores al tráfico del mineral desde la Ría del Astillero a los mares del norte. Sus vapores (*Astillero, Camargo, Asón, Paulina...*) tuvieron un final desastroso, pero el *San Salvador* se llevó la palma en un dramático episodio que aún pervive a pesar de los años en la memoria de las nuevas generaciones náuticas santanderinas.

José del Río escapó por los pelos a este naufragio que se produjo a los pocos días de haber él desembarcado.

Dos barcos más importantes hay en la vida de “Pick”, la corbeta *Nautilus*, de la Marina de Guerra, en donde realizó el servicio militar y concluyó los días de vela que necesitaba para su examen, y la draga *Cantabria*, en nuestra bahía. En el *Nautilus* en su largo viaje de circunnavegación por las Américas cosechó las impresiones lejanas que había de plasmar en las estrofas de otros tantos poemas. Después fue capitán de la draga en la Junta de Obras, simultaneando su quehacer periodista con los viajes de arena de la Canal a Galizano. En su minúsculo puente de mando, José del Río tenía tiempo para repensarse solo sus viejos poemas cincelados por todos los mares, ya lejanos, pero bien vivos en su recuerdo. El capitán de la draga –acariciando por el día el fondo suave de las Hueras y por la noche velando el aire de la calle sobre la primera plana del periódico– compaginaba sus dos vocaciones, la mar y la pluma, en un extraño y pintoresco binomio, siempre con música de fondo de sala de máquinas

–linotipias o alternativas– y con el impromptu alocado de las rachas del Sur soplando de día o de noche por encima de la bahía y de la ciudad.

José del Río tuvo el honor de ser el primer y único Socio de Mérito de la Asociación Náutica de Capitanes y Pilotos de Santander, porque a pesar de su relativamente corta vida activa en los barcos del comercio, su cariño a la clase y el prestigio que con su gloria cosechó indirectamente para ella, le hizo acreedor al afecto y al respeto de todos sus antiguos compañeros.

Muy adentro calaron en el alma de “Pick” los días de sus navegaciones en los vapores santanderinos, y yo creo que su gran amor por Santander se coció en la saudade romántica de la ausencia vivida en los puentes de nuestros mercantes, soñando con el regreso a la vieja puebla idealizada.

Seguía conservando por fuera algo de sus días de mando en la mar. Su voz estentórea –hablaba en confianza como dando órdenes desde el puente– su franca y sencilla jovialidad y su eterna pipa. Era un marino en tierra, a pesar de todo, convertido en insigne hombre de letras, con su gran cordialidad y su inquebrantable fe, las dos sencillas, humanas y hondas.

Amó como nadie a su ciudad, a sus amigos, a la mar y a sus vapores. Ahora ya no está más con nosotros.

Al alma de Santander se le ha perdido un pedazo.



## 76.- RAPSODIA SUECA

*Diario Alerta, 19 de abril de 1964*

El *Kungsholm* nos anuncia su visita con la tarjeta espléndida de su fotografía de través, sus maravillosas pinturas ¡suecas! blancas y cremas y sus dos chimeneotas con las tres coronas.

Buena pieza para los anales de nuestro puerto, será la noticia a su llegada, que vendrá a consolarnos, aunque sea esporádicamente, de otras ausencias irremediables como la del *Reina del Mar*.

El *Kungsholm*, con su proa de violín y su enorme blancura de nieve, es el tercer barco de la Svenska Amerika Line, la SAL, que lleva este nombre *Ciudad Real (Kungsholm)*.

El primero fue un correo que se alquiló por dos años a la Holland Amerika Line en 1923. Era el antiguo *Noordam*, construido en 1902 por Harland & Wolf, de Belfast. Tenía 12.550 toneladas, una chimenea y 15 nudos de andar. Se devolvió en 1926 a los holandeses y en 1928 fue desguazado.

El segundo *Kungsholm* se construyó ex profeso en Hamburgo en 1928 por la Blohm & Voss. Tenía 20.223 toneladas, dos hélices, dos chimeneas y andaba 17 nudos. Hizo su primer viaje al 24 de noviembre de 1928 a New York.

Cuando estalló la segunda guerra mundial, quedaron interrumpidos los servicios trasatlánticos de pasajeros entre Suecia y los Estados Unidos, y el *Kungsholm* se amarró en aguas americanas hasta que en 1942 fue requisado por el propio Gobierno yanqui que lo convirtió en transporte, haciendo uso del discutido derecho de angaria. Toma entonces el nombre de *John Ericsson*, y así navegó pintado de gris, llevando tropas de un lado para otro hasta que terminó la guerra. Todavía después del final de las hostilidades aún hizo tres viajes más con la bandera estrellada entre Europa y los Estados Unidos.

En 1947 se incendió estando atracado en el puerto de New York y quedó parcialmente destruido. Entonces sus anteriores armadores suecos lo recompraron al Gobierno americano y lo llevaron a remolque a Génova, en donde fue reconstruido y cedido después a la Home Line con pabellón panameño y el nuevo nombre de *Italia*. Hasta hace muy pocos meses ha estado todavía en activo en la ruta del Atlántico Norte, salvo una temporada que hizo la línea de Buenos Aires, allá por el año 1949.

Este tercer *Kungsholm* se construyó en Flensburg en 1953 y tiene 22.071 toneladas; por lo tanto es el mayor de los tres que han tenido su nombre. Anda 19 nudos, tiene 587 pies de eslora y puede llevar más de 800 pasajeros. Y sigue en la ruta del Atlántico Norte, salvo estas veleidades turísticas, bien interesantes por cierto desde el punto de vista económico, particularmente en la época muerta del tráfico regular de pasaje.



*El tercer Kungsholm*

La SAL, una de las importantes navieras del grupo Brostrom, que se fundó en los finales de 1915 con barcos de segunda mano, mantiene hoy en servicio un casi gemelo del *Kungsholm*, que es el *Gripsholm*, y construye en Inglaterra un nuevo *Stockholm* de 23.000 toneladas, que vendrá a sustituir a aquel famoso

del mismo nombre, autor del abordaje con el *Andrea Doria* y que hoy arbola los colores de la Alemania comunista, y tiene además, unos 30 cargueros limpios y repulidos, que son la envidia de medio mundo.

Este *Kungsholm*, que viene uno de estos días, junto con el *Statendam* holandés del año pasado y el *Reina del Mar*, son las tres únicas muestras de la construcción naval de postguerra en materia de grandes trasatlánticos, que han llegado a nuestro puerto. Bien interesantes por cierto. Y el *Kungsholm* será el primer barco mercante de dos chimeneas que llega a nuestras aguas desde los días, ya un poco lejanos, del *Reina del Pacífico*.

Los “machineros” y contra maestres de muralla van a tener esta vez tema nuevo para hablar y comentar, al resol de la “mezquita” del desembarcadero, olvidándose por un día de las pintorescas quisicosas de la Junta, de las desventuras portuarias, “and, so and so”, que dicen los ingleses.



## 77.- UN NUEVO *SANTANDER* SOBRE LAS OLAS

*Diario Alerta, 19 de mayo de 1964*

Entre bastidores, llega la noticia del nacimiento de un nuevo ahijado para la ciudad que llevará su nombre. Dentro de unos días se va a botar en Cartagena, con ese extraño sistema de arrastrar el buque desde la grada cubierta al dique flotante para luego darle agua y poner el casco a flote, una barco de carga que será el nuevo *SAC Santander*, un barco más en la flota del “polvillo”, esa procesión de cargueros trotamundos que se mete con calzador en el muelle longitudinal de Albareda para alijar, con escandaloso lamento de grúas, el fosfato africano de Safí.



*Motonave SAC Santander de Transportes, Aduanas y Consignaciones*

Las palomas de los jardines ya se los conocían a todos de memoria. Los barcos de “SAC” con sus chimeneas largas y negras, sus palos color chocolate y sus montañas de arena parda esparcidos al través y regados por las rendijas de los vagones en el trasiego portuario por el corazón mismo de la ciudad.

Los veteranos cargueros del polvillo se van, dejan paso a otra generación con palos bípodos y superestructuras espléndidas. Este nuevo *SAC, el Santander*, dicen que tendrá máquina a popa, 5.500 toneladas de carga y ¡andaré a motor!, casi una herejía paradójica en la línea tradicional de este tráfico, que, al fin, se pone a tono con el resto de la flota. Llevará sus propios medios de descarga, algo así como unas grúas de pórtico propias que correrán por la cubierta, encima de la boca de las escotillas, con sus cucharas prontas para acelerar la faena en los puertos. Realmente insólito y ejemplar con su “dernier cri” técnico, a la altura de las exigencias del negocio marítimo de hoy.

### *LA HISTORIA DEL PRIMER SANTANDER*

El primer *SAC Santander*, un barco de cajas que acaba de ser desguazado en Barcelona sin piedad ni consideración a su escandalosa vejeza, se había construido en 1895 por Short Bros, en Sunderland, tenía, pues, ahora sesenta y nueve años y no le han dejado llegar a septuagenario, porque hasta el mes de octubre no celebraba el aniversario de su botadura. Tenía 2.600 toneladas de registro, 4.250 de carga y una facha lamentable para andar en activo ya por esos mares de Dios. Se le veía en los puertos con buenos ojos, comprensivos, como se mira a los viejos con barba tomando el sol apoyados en su cachava.

Su primer nombre fue el de *King David*, y navegó con él bajo bandera inglesa, hasta 1909, en la King Line. Al llegar a este años se abanderó en Montevideo –la bandera uruguaya era por entonces una bandera de necesidad, como los es hoy la de Liberia o Panamá– y con el nombre de *Acuario* perteneció a la Compañía Avilesina de Navegación, hasta que en 1912, ya con bandera española, pasó a Fábregas y García de Tarragona, y tomó el nuevo nombre de *Teresa Pamies*.

Siendo *Teresa Pamies*, el 16 de marzo de 1927, navegando a la altura de San Vicente de la Barquera, se encontró con el costero *Andreita*, de 300 toneladas, que con una vía de agua se hallaba en situación bastante comprometida. Fue recogida su tripulación a bordo del *Teresa*, y se tomó a remolque al maltrecho costero, que no pasó de Comillas, porque al llegar poco más allá de Oyambre se hundió como un plomo. El *Teresa* entró en Santander con los naufragos. Así hasta 1932, en que lo compró la Cros y lo rebautizó *SAC 9*.

El 18 de julio de 1936 le sorprendió en La Coruña, y por eso fue el único buque de su contraseña que quedó en la zona nacional, prestando servicios de guerra en la Gerencia de Buques Incautados.

En 1950, a causa de una orden ministerial relacionada con la denominación de los buques mercantes españoles, que prohibía el empleo de números, la casa armadora acordó cambiar todo el nomenclátor de la flota, y por eso los buques dejaron los números y tomaron nombres de poblaciones en las que la empresa tenía fabricas o instalaciones. El *SAC 9* vino a ser entonces el *SAC Santander*, y así ha navegado sin descanso años y años hasta hace bien pocos días.

### *SANTANDERES SOBRE LAS OLAS*

¿Cuántos "*Santander*" han paseado el nombre de nuestra ciudad por todo el mundo? Limitándonos a la época del vapor para acá, y olvidándonos de nuestros últimos veleros, como aquella corbeta *Santander*, de matrícula Habanera, que se subastó en la bahía en 1857, de *La Primera de Santander*, de 700 toneladas, del armador Abascal, y de *La Segunda de Santander*, de Díaz, ambas construidas a mediados del siglo pasado, entraremos en los "*Santanderes*" de vapor con todos los honores.

Los vapores decimonónicos más notables que llevaron nuestra denominación pertenecieron a la Trasatlántica Española. El primer *Santander* era un correo construido en Cockerill para la Trasatlántica belga, con el nombre de *Leopold I*. Al quebrar esta compañía pasó a arbolar pabellón inglés con el nombre de *Scotland*, y en 1861 fue adquirido por don Antonio López, que lo tuvo en activo hasta 1871. Era un barco de 3.600 toneladas de desplazamiento, andaba ocho nudos y llevaba 600 pasajeros. En 1871 pasó de nuevo a Inglaterra, volviéndose a llamar *Scotland* y navegó a los mares de China y a Nueva York hasta 1885, años en que fue baja definitiva en las listas del Lloyd.

El segundo *Santander*, que en principio se llamó *Nuevo Sacramento*, se encargó por López a los astilleros londinenses de Dudgeon, al vender el primero. Era un correo hermoso, con alojamientos para 1051 pasajeros, con 4.620 toneladas de desplazamiento y tres palos. Lo mandó el capitán



montañés don Mariano Lastra, y llegó por primera vez a nuestro puerto el 27 de enero de 1873. Más tarde cambió su nombre por el de *Vizcaya* (al entrar en servicio el *Ciudad de Santander*), y el 30 de octubre de 1890 se perdió trágicamente por abordaje con el velero americano *Cornelius Hargrave*, en un viaje de La Habana a Nueva York, a la altura de Barnegatt. Se hundieron ambos buques, y solo se pudieron salvar 24 hombres del trasatlántico español.

El tercer ahijado de la Trasatlántica fue el *Ciudad de Santander*, un magnífico vapor, gemelo del *Antonio López* y del *Cataluña*, de 6.300 toneladas de desplazamiento. Se construyó en Dunbarton, en 1833, y tenía una capacidad para 1.341 pasajeros. Era un barco precioso de tres palos y proa de violín. Entró por primera vez en la bahía en junio de 1884, al mando del capitán montañés San Emeterio, y se perdió por varada en las proximidades de Montevideo el 24 de mayo de 1895.

En el desgraciado incendio del Club Marítimo, hace unos meses, se quemó un magnífico cuadro de este buque que había sido propiedad de su capitán, único recuerdo que existía de este notable navío, sin duda el más importante que ha llevado el nombre de la ciudad.

En 1873 construyó la naviera inglesa Nelson Line, en Sunderland, un vaporcito carguero, de mediano tonelaje, que se llamó *Santander*. En 1881 este mismo barco fue echado a pique, por abordaje, en la ría de Bilbao, con el mercante francés *L'Ocean* y fue posteriormente reflotado. No llegó al nuevo siglo.

### *DESDE LOS DÍAS AMARGOS DEL DESASTRE COLONIAL*

En los días amargos de nuestro desastre colonial existía con bandera española y matrícula de Manila otro *Santander*, de casco de madera, perteneciente a la naviera Gutiérrez Hermanos, una empresa montañesa domiciliada en Filipinas, que poseía vapores de cabotaje en aquel archipiélago. El *Santander* era un barco de 616 toneladas de registro, construido en 1891 en Varesse (Italia), lo mandaba el capitán santanderino don Gonzalo Velasco Vear, y fue el último buque que arrió la bandera roja y gualda en Manila. En 1906 desapareció. Sus hermanos de contraseña eran el *Montañés*, el *Luisa* y el *Dos Hermanos*, todos de hélice.

El último mercante español que ha llevado el nombre de *Santander* ha sido un carguero de 1.527 toneladas de arqueo, construido en 1901 en Grangemounth, para la Cartagenera de Navegación con el nombre de *Santa Florentina*. Mas tarde se llamo *Euzkera* y *Dimecres*, y en 1925 pasó a la Trasmediterránea, que lo rebautizó *Santander*, lo tuvo en servicio hasta 1930 y entonces se vendió a Illueca, rebautizándose *Verge del Carme* y mas tarde *Virgen de la Cinta número 6*. Se desguazó en Sagunto en los días de nuestra guerra.

Además de estos “conspicuos”, hubo también otros “*Santanderes*” de menor cuantía, como por ejemplo, dos vaporcitos de pesca *Santander número 1* y *Santander número 2*, construidos en 1874 para Esteban Carrillo y matriculados en nuestra ciudad. Eran unos barquines de 43 toneladas. Estuvieron mucho tiempo amarrados en la dársena de la Ribera y en 1892 se vendieron para ser transformados en cargueros de cabotaje.

En 1842 se construyeron en el astillero de Guarnizo cuatro gánguiles de vapor para la Junta de Comercio –antecesora de la Junta de Obras– para el dragado de la bahía. Se llamaban *Santander*, *Miranda*, *Comercio* y *Guarnizo*, y tenían 100 toneladas de cántara.

En 1880 se construye en Francia la draga de rosario *Santander*, junto con los gánguiles *San Emeterio* y *San Celedonio*. Esta draga, de dos chimeneas y 600 toneladas, estuvo más de medio siglo trabajando en la bahía y todavía existe y pertenece a la Junta de Obras del puerto de Avilés. Hace no mucho tiempo fue reparada en el Astillero y la cambiaron la proa, no hay quién la reconozca.

Después de la guerra entró en servicio el actual *Santander*, de la Pacific Steam Navigation. Es un barco de motor de 1946, construido en Belfast. Tiene 8.500 toneladas de registro y entró por primera vez en Santander el 11 de agosto de 1952. Lleva en la cámara una placa regalada por nuestro Ayuntamiento en correspondencia a la atención de haber elegido el nombre de nuestra ciudad.

También navega un costero de motor de la Naviera Astur, que es el antiguo *Sniace*, y que se llama ahora el *Bahía de Santander* desde 1956. Tiene 376 toneladas de arqueo, se construyó en Bilbao en 1948.

Existió un *Santanderino* de la vieja compañía de La Bandera Española, que estrenó escala en Santander el 22 de enero de 1890. Lo consignaba Yllera. Este barco fue uno de los últimos que conservó esta importante naviera y fue torpedeado y hundido en la primera guerra mundial, el 8 de abril de 1918. Era uno de los mayores cargueros de la flota mercante española en aquellos días.

Basta ya de viejos ahijados. Ahora tenemos en perspectiva un nuevo *Santander*. el *SAC Santander*, que seguramente nos visitará a menudo con su cargamento rubipardo, para sembrarlo a voleo en los días de Sur, desde el muelle a la ciudad. Llegará con el armatoste gigante de sus propias grúas y sus carramarros dispuestos a emanciparse de la servidumbre alicorta de las viejas “Grasset” de Maura y Albareda.

Los barcos de Cros han dejado de ser antiguallas panzudas, de chimeneas escuálidas y andar de tortuga. Eran la vieja guardia del vapor resistiendo heroicamente el paso de los años, pero ya han caído.

Los nuevos “Sacs” son eso, nuevos. Y este *SAC Santander* que esperamos para pronto, es además, a su manera, revolucionario. Con él serán cuatro los *Santanderes* actuales a flote, contando la draga y sin contar la pedreñera gigante, que sigue subiendo al Cubas, abarrotada de terrestres blanquísimos, en las pleamares equinocciales de septiembre.



## 78.- AL MARGEN DE LA TRAGEDIA DEL *BONIFAZ*, MEDIO SIGLO DE ABORDAJES CATASTRÓFICOS EN LA MATRÍCULA SANTANDERINA

*Diario Alerta, 14 de julio de 1964*

La tragedia del *Bonifaz*, honda, grave, proporcionada a los tiempos actuales de barcos enormes, prisas enormes y cifras enormes, descarga sobre la sensibilidad ciudadana de casa con un golpe contundente, a traición.

La mar se cobra su diezmo inexorablemente, pese a todos los pesares, y la matrícula, lógico, aporta el tributo de vidas y barcos al compás del tiempo con esa irregularidad caprichosa de suerte o muerte, que sólo la Providencia conoce en la partida doble de tanteos de su contabilidad celestial.

En lo que va de siglo, la navegación pejina, castigada como otra cualquiera del litoral, ha tenido sus balances trágicos de tinta encarnada, por los viejos mares de Europa. Y la página de abordajes se repite ¡cómo no! igual que un cólico miserere sin antibióticos de radar.

El primer abordaje que se llevó para siempre un vapor de altura santanderino se produjo el 18 de octubre de 1912 en aguas del Mar del Norte. Fueron protagonistas el mercante *Camargo*, de la Montañesa de Navegación, y el inglés *Etona*. El *Camargo* se hundió como un “chumbao” explotando de paso sus calderas y sólo pudieron salvarse tres hombres de toda su tripulación. El *Camargo* era un barco de diecisiete años de edad y 2.800 toneladas de carga, orgullo de su contraseña.

### *LA TRAGEDIA DEL ASTILLERO*

Al año siguiente, 1913, y en su mes de febrero, se consumaba, también por

abordaje, la tragedia del *Astillero*. Este vapor, de 2.200 toneladas, construido hacía quince años, regresaba de Inglaterra a Santander llevando a su bordo como pasajera a toda la dotación de su hermano de compañía el *Paulina*, que se había perdido, sin víctimas, unos días antes en la costa de Escocia. A media noche el *Astillero* fue violentamente abordado por la fragata francesa *Asonague*, y el vapor se hundió arrastrando al fondo veinticinco hombres de entre las dos tripulaciones montañesas.

El siguiente drama en nuestra flota de alta mar le tocó vivirlo a la Santanderina de Navegación, siendo su protagonista el precioso carguero *Peña Castillo*. El 15 de octubre de 1915, en plena guerra europea, chocó con una mina a la altura del Wolf Rock y desapareció de la superficie en un santiamén, llevándose a su dotación con excepción de los tres hombres de guardia que estaban en el puente y que fueron milagrosamente salvados.

Seis años antes, el 10 de noviembre de 1907, sucedió la memorable pérdida del *San Salvador*, también de la Montañesa de Navegación al igual que el *Astillero*, el *Camargo* y el *Paulina*. Trece hombres hallaron la muerte a bordo de este mercante cargado de mineral de Astillero, que naufragaba en un temporal por corrimiento de la carga en sus bodegas, en pleno golfo de Vizcaya.

*"El buque San Salvador del Astillero salía..."*

Quedaron coplas callejeras de la tragedia que pertenecen hoy a ese misterioso cancionero de la mar y la bahía, olvidado e inédito, con nostalgias del *Peña Rocías*, de la varada del *Sendeja*, del *Pedrosa* pasando fatigas en el Canal y hasta de la yola viajera del noruego Venthengot, zozobrada en la Maruca.

Años más tarde, una nueva página negra correspondió a un barco de Luis Liaño, el *Alfredo*. Se perdió el 29 de diciembre de 1924, en un viaje a Inglaterra, desaparecieron cinco hombres.

### UN LEJANO PRECEDENTE

La carretera de la costa gallega, con sus guardacantones luminosos de recalada, tampoco es leve. Por eso lo del *Bonifaz* no resulta absolutamente nuevo para los colores blanquirrojos. El carguero *Antonio García*, de 3.300

toneladas, perteneciente a la naviera de Francisco García, se perdió el 13 de diciembre de 1929, a pocas millas de Finisterre, por abordaje con el mercante griego *Hydra*. Sólo hubo entonces tres montañeses ahogados.

El último abordaje luctuoso con protagonistas de casa, fue puesto en escena por el inolvidable *Río Miera*, en la media noche del 6 de diciembre de 1951, al doblar el morro de Cabo Mayor fue embestido por el carbonero *Mogador* y se hundió llevándose únicamente la vida del primer maquinista, don Luis Recio.

Al margen del capítulo de colisiones, y entrando en los dominios de la flota pesquera de altura, la más dolorosa y reciente efemérides de la matrícula se remonta a la fecha del 3 de abril de 1947, en que desapareció, tragada por la mar con todo su equipaje, la pareja *Puente Agüero* cuando remolcaba a su compañero averiado el *Puente Arce*, en medio de un temporal deshecho, viniendo del Gran Sol.



*Petrolero Bonifaz de la santanderina Naviera de Castilla*

### *EL CORTO PASO DEL BONIFAZ*

El nombre del almirante castellano no ha durado, por desgracia, mucho en las listas de nuestra flota. A principios de siglo existió un cañonero con su mismo

nombre. Perteneció a la serie de “almirantes” *Lauria, Laya, Recalde y Bonifaz*, que se ordenó con el plan Ferrándiz y la Ley de Escuadra simultáneamente con los tres acorazados España, los 23 torpederos de 200 toneladas y los tres escampavías *Dorada, Delfín y Gaviota*. Las últimas gorras azules de marinero que se vieron entre la chiquillería de los jardines, solían llevar la cinta de éste cañonete, no sabemos porqué extraña preferencia.

El paso corto del *Bonifaz* –un barco hermoso que nos prestigiaba a todos– ha terminado mal. Todas las vidas acaban en la muerte, que a fin de cuentas es un mal, y sólo las películas americanas terminan en comer perdices, aunque nadie se lo tome demasiado en serio. La vida de los barcos también concluye y a veces de forma trágica y demasiado breve, tal como ahora nos ha sucedido, pero el hecho, por mucho que nos duela, entra en el programa.

Que así es la mar y la mala noche en esta fonda de que nos habla Santa Teresa.



## 79.- EL *DEVONIA*, DE TRANSPORTE DE TROPAS A BUQUE DE PASAJE

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia  
Diario Alerta, 5 de septiembre de 1964*

Mañana domingo llega a nuestro puerto el *Devonia*, un veterano transporte militar inglés construido en 1939 con una historia particular.

El *Devonia* fue uno de los últimos transportes puros, algo así como una reliquia colgante en la liquidación del imperio. Porque la corona británica, abarcando medio mundo en la época victoriana y haciendo sentir el peso de su poder soberano por toda la mar y la mayor parte de la tierra, necesitaba de una Royal Navy fabulosa y de un no menos aguerrido y eficaz ejército colonial, para correr de Khartoon a la India o del Cabo a Nueva Guinea con la manga riega de su energía a punto, para apagar fuegos a discreción.



*Traslántico Devonian de la British India Steam Navigation Company*



Con la guerra de Crimea en 1854 ya se puso de manifiesto la necesidad de una flota auxiliar de transportes militares para desplazar las tropas de Albión con la rapidez necesaria de un punto a otro –generalmente muy distantes entre sí– del imperio. Por eso en 1866 se creó la Sea Transport Divission organismo que, mediante contratos a largo plazo, construía y fletaba grandes buques de pasaje con las compañías navieras de punta, los cuales se destinaban de forma permanente al transporte de tropas.

### *LOS CHAQUETAS ROJAS*

Las revueltas de la India, la insurrección bóxer y sobre todo la guerra de los Boers a comienzo de siglo, pusieron el problema permanente en candelero. Los correos de la Cunard de la P. & O., y de la Bilby, salían de Southampton abarrotados de tropas bajo la protección de las negras bocas de la Armada, en rosarios interminables, canal abajo. Los regimientos de “chaquetas rojas” con sus cascos blancos coloniales y sus entorchados de oro, empapaban de sangre generosa todas las encrucijadas estratégicas del globo, escribiendo las paginas más románticas y sin duda más hermosas de la historia militar inglesa.

La Sea Transport Divission pasó, con los días amargos de la primera guerra mundial, a depender directamente del Almirantazgo ante la magnitud colosal del problema que le cayó encima, y al llegar la paz se integró en el Board of Trade hasta 1939. Cuando reverdeció en septiembre la tragedia que iba a convertirse en la segunda guerra mundial, la Sea Transport pasó directamente al Ministerio del Transporte de Guerra.

### *SE LLAMO DEVONSHIRE*

En los años que precedieron al estallido, el gobierno inglés ordenó la construcción de cuatro transportes casi gemelos: el *Dilwara*, el *Dunera*, el *Eittrick* y el *Devonshire*. Eran barcos de motores, dos hélices y con una capacidad para unos 1.500 soldados, y se repartieron entre la British India, la P. & O. y la Bibby Line. A ésta última le correspondió el que iba a ser llamado *Devonshire* (todos los barcos de la Bibby llevaban nombres de condados) y que hoy es el *Devonía*, cuya llegada a Santander se anuncia.

La Bibby Line era, y es, una compañía inglesa famosa, dedicada al tráfico con el Extremo Oriente y con una tradición militar –en el transporte se entiende– excepcional. Fundada en 1807 y con vapores desde 1850, cooperó activamente en todas las campañas coloniales y construyó ya el primer transporte de tropas específico en 1891. Era una naviera con buques muy característicos, pues todos ellos llevaban una sola chimenea – muy larga, color salmón, rematada en negro – y cuatro palos altísimos. Se les veía por todas las rutas en cuanto sonaba el primer tiro en cualquier estación lejana en donde pudiera comprometerse el prestigio o el interés británico.

Pues bien, el gobierno inglés contrató con la Bibby la construcción y la explotación del *Devonshire*. Se botó en diciembre de 1938 y se entregó en julio de 1939 por los astilleros de Fairfield, en Glasgow. Tenía 12.773 toneladas de registro, dos motores diesel y catorce nudos de marcha. Al estallar el conflicto, el buque fue artillado y convertido en crucero auxiliar, pero en 1942 regresó a su condición de transporte, instalándosele un equipo de diez lanchas LCVP de desembarco y adjudicándosele el distintivo LSI19.

Partiendo de Liverpool cargado de tropas, tomó parte en el desembarco aliado de África del Norte y más tarde condujo a Sicilia un destacamento de comandos especiales. Luego participó en el célebre desembarco de Anzio y por supuesto en el histórico día D de Normandía, en compañía de sus hermanos de contrasena el *Cheshire*, el *Lancashire* y el *Worcestershire*. Al concluir la guerra en Europa, pasó al Pacífico interviniendo en la campaña de la reconquista de Malaya.

### *TRANSFORMADO EN BUQUE DE PASAJE*

Al terminar la contienda quedaban en activo, dependiendo del Ministerio, dieciséis “troop-ships” (transportes) propios y cinco más fletados entre ellos el *Devonshire*. Los últimos transportes encargados de nueva construcción se botaron en 1956 y 1957, el *Nevasa* y el *Oxfordshire* para la British India y la Bibby Line, respectivamente.

Pero en aquellos años, prácticamente al siglo exacto del nacimiento del vapor a hélice, se produce un hecho trascendental en la historia del transporte

militar, los precios del transporte aéreo descienden por debajo de los del clásico transporte por barco y el gobierno, paulatinamente abandona los métodos tradicionales y empieza a organizar los movimientos rápidos de tropas en avión. En 1960 rescinde los contratos de fletamento con los transportes y en 1962 el *Devonshire*, en absoluta libertad, es vendido a la British India, que lo rebautiza *Devonia* y los transforma en un buque de pasaje, de clase única y barata, para dedicarlo preferentemente al transporte en cruceros, de estudiantes, etc. Los sollados de tropa y camaretas de suboficiales, etc..., fueron modificados y quedó con alojamiento para 190 pasajeros en camarotes y 830 dormitorios.

### UNA ESCUELA VIAJANTE

Así es el actual *Devonia*, con su silueta de preguerra ya pasada de moda. Un viejo caballo del imperio jubilado, algo así como esos veteranos civiles de los mostachos blancos al estilo del *Ahumada*, que en el retiro se refugian en las postrimerías de las casas del Muelle o en las fábricas con su bandolera de guarda jurado, cambiando el máuser por la escopeta. Ni bandas de música con pieles de leopardo, ni gaiteros con falda escocesa, ni tambores mayores haciendo acrobacia con el bastón. El kaki militar y el "Dolly Gray" se han cambiado en baraúnda estudiantil, algo menos disciplinada por supuesto. Los highlanders de Seaforth y los fusileros reales de Munster navegan ahora en aviones panzudos a reacción, eso sí con sus gorras escocesas de pompón y su dócil optimismo.

El *Devonia*, con sus 25 años a cuestas, termina sus días convertido en escuela viajante, que no es una jubilación de las peores y deja a salvo la dignidad de su larguísima hoja de servicios.



## 80.- EL PRIMER BARCO DE VAPOR QUE ENTRÓ EN NUESTRO PUERTO FUE EL *LIVERPOOL*

*Regata de tonelaje a lo largo de 125 años.- I*

*Diario Alerta, 24 de septiembre de 1964*

En ese entrar y salir de nuestros amigos los barcos por entre Latas y la Magdalena, está la historia misma del puerto y de la ciudad. Llegan, descansan, pasan lamiendo la raya rubia del Puntal y se van. En los periódicos viejos y en la memoria de “los más viejos”, es donde queda apenas un pequeño rastro del suceso, todos los días distinto y todos los días igual. Mientras, se relevan los calendarios en su plantón sobre la pared cada 365 días, y las carpetas de despacho se van al archivo primero y al traperero después, en las oficinas consignatarias.

Pero, claro, siempre hay efemérides de “letra gorda” en la llegada de los mas grandes y siempre se mantiene el puntillo del record deportivo por muchas razones bien difícil de definir en esta caso nuestro.

Por una parte el concepto “grande”, referido a tonelaje, requiere una previa detallada aclaración. Existen nada menos que siete clases de tonelajes para medir los buques, con diferencias considerables entre sí (registro bruto, registro neto, desplazamiento en lastre, desplazamiento en máxima carga, peso muerto,...) y por si esto fuera poco hay determinadas clases de buques en las que su “tarjeta de visita” viene dada por un tonelaje especial determinado. Así, por ejemplo, los buques de guerra emplean siempre el llamado desplazamiento standard, que rara vez se emplea para distinguir a los buques de comercio. En los buques de pasaje, la cifra usual es el registro bruto o arqueo y en los buques de carga se emplea normalmente el tonelaje de carga o peso muerto.

Un ejemplo lo aclarará mejor: traigamos a colación tres buques bien conocidos en nuestras aguas, a saber el crucero *Canarias*, el trasatlántico *Reina del Mar* y el mercante *Río Pas*. Las cifras de toneladas serán las siguientes:

	<b>Canarias</b>	<b>Reina del Mar</b>	<b>Río Pas</b>
Desplazamiento	10.000	26.000	13.840
Registro bruto	----	20.263	7.146
Registro neto	-----	11.214	5.341
Peso muerto	-----	12.634	10.148
Eslora	680 pies	600 pies	454 pies

Del *Canarias* siempre se dice que es un crucero de 10.000 toneladas (desplazamiento), del *Reina del Mar* que es un trasatlántico de 20.263 toneladas (registro bruto) y del *Río Pas* que es un carguero de 10.148 toneladas (peso muerto). Y se observan además las grandes diferencias de las esloras.

Por lo tanto, es muy difícil, por no decir imposible, establecer una comparación conjunta de todos los buques sin distinción entre si.

Han crecido tanto los barcos en un siglo que la idea de “barco grande” tiene un valor muy relativo y proporcionado, naturalmente, a la época a considerar. Lo lógico es pues, que, a medida que pasan los años, las “marcas” de tamaño vayan cayendo y veamos en nuestro puerto barcos cada vez mayores –en tanto las condiciones del mismo lo permitan– sin que por ello dejen de haber sido sucesos semejantes las entradas de grandes buques en años pretéritos, cuando su porte era proporcionalmente de autentica importancia.

Dejemos por ahora a los barcos militares para ocuparnos de los grandes buques de pasaje y revolvamos papeles viejos para sacar a la luz a los “conspicuos” desde el comienzo de la época del vapor para acá.

### *1839 EL PRIMER VAPOR: EL LIVERPOOL*

El primer record lo ostentó el *Liverpool* en 1839. Era un barco ingles de 1.150 toneladas (cifra realmente fabulosa para entonces) con 223 pies de eslora.

Tenía tres palos, dos chimeneas y, por supuesto, casco de madera con proa de violín y ruedas. Se construyó en 1838 para la Trasatlantic Steamship Company y en seguida se vendió a la famosa Peninsular & Oriental. Naufragó precisamente en las costas españolas el 24 de febrero de 1846, a la altura de Finisterre.



*Litografía del vapor Liverpool fondeado en Malta*

Hasta casi veinte años después no se consigue mejorar la marca. Son las dos fragatas a vapor *Cataluña* y *Hamburgo*, de casi 2.000 toneladas, quienes en 1859 entraron en nuestro puerto para embarcar parte de los tercios vascongados de voluntarios destinados a la campaña de África. Estos dos buques hacían servicio regular entre Londres y Marsella, con escalas intermedias en puertos españoles. El tonelaje asignado a ambos nos ofrece serios reparos y hay que ponerlo un poco en cuarentena, ya que acaso corresponda a tonelaje de desplazamiento en vez de arqueo, y por tanto éste sería sustancialmente menor.

### ***1860: EL HIMALAYA Y EL ECLIPSE DE SOL***

Al año siguiente, 1860, entra en la bahía, el 18 de julio, el segundo buque en tonelaje de la flota mundial (solo sobrepasado por el *Great Eastern*) el *Himalaya*

de la Peninsular & Oriental, de 3.438 toneladas de registro y 372 pies de eslora, casco de hierro, construido en 1852 y hélice. Andaba 14 nudos, tenía tres palos, una chimenea y proa de flipper. Su palo mayor guindaba nada menos que 150 pies desde la fogonadura, así que salía muy por encima de todas las casas del muelle. Su capacidad de pasaje era de 200 almas en primera y 213 tripulantes. Este notable buque, uno de los más destacados de toda la historia de la navegación a vapor, sobrevivió convertido en pontón hasta 1940, año en el que fue hundido en un bombardeo por la aviación alemana durante la segunda guerra mundial. El día en que estuvo en Santander coincidió su llegada con un eclipse total de sol que se observó perfectamente en nuestra ciudad.

### LOS VAPORES CORREOS DE ANTONIO LÓPEZ

A partir de 1861 empiezan a llegar los primeros grandes vapores correos de Antonio López, con tonelajes muy considerables para aquella época, pero sin poder superar al gigantesco *Himalaya*: el *Santander*, el *Isla de Cuba* y el *España*, con 1.860 toneladas de registro bruto y 2.650 de desplazamiento. En 1863 son el *Infanta Isabel* y el *Príncipe Alfonso* con 1.932 de registro y 3.800 de desplazamiento y, en 1865, el primer *Antonio López*, con 2.171 de arqueos y 3.980 de desplazamiento.

En 1873 se registra la entrada del mercante *Tomás*, con 400 pies de eslora. Era el mayor que había entrado en la bahía después del *Himalaya* de 1860. Se llevó tropas a La Habana. De este mismo año es la primera entrada del segundo *Santander* de la Trasatlántica, con 2.436 toneladas de arqueos y 4.620 de desplazamiento y la del *Méndez Núñez*, con 2.321 y 4.100 respectivamente. Como vemos, todos ellos aún inferiores al *Himalaya*.

En 1876 entro el mayor mercante puro de España, se trataba del *Diego*, de 885 toneladas de registro, tomó también tropas para Cuba. Poco después, también en este mismo año, entran el primer *Habana* de Trasatlántica con 2.678 toneladas de registro y 5.000 de desplazamiento y, casi a continuación, el mayor trasatlántico español: el novísimo *Alfonso XII*, con 2.977 y 5.526, respectivamente.

### *1883 EL ISLA DE LUZON Y LOS MEJICANOS*

La fecha del nuevo record se remonta a 1883, y es el correo *Isla de Luzón*, recién traspasado de la Compañía de Tabacos de Filipinas a la Trasatlántica, el que entra en la bahía; con 8.130 de desplazamiento, con proa recta y dos chimeneas. Coincidió en nuestro puerto con su compañero de contraseña, el *Antonio López* (segundo) de 3.709 de registro y 7.825 de desplazamiento, recién construido en Escocia, que eran entonces los dos mayores barcos de la marina mercante española. El *Isla de Luzón* se perdió en 1910 regresando de Manila, por incendio, desguazándose en Messina en 1911.

Este mismo año de 1883 empiezan a llegar los tres trasatlánticos mejicanos *Tamaulipas*, *Oaxaca* y *Méjico*, que arqueaban tan solo 4.133, es decir, que eran un poquito menores que el *Luzón* de Trasatlántica.

Al año siguiente, 1884, se estrenaba en nuestras aguas el nuevo *Ciudad de Santander*, de Trasatlántica, gemelo prácticamente del *Antonio López*, y con un arqueo de 3.869. Así pues, se mantuvo el record del *Isla de Luzón*.

### *NUEVA DINASTÍA DE CORREOS ESPAÑOLES*

Pero en 1890 cae la marca ruidosamente con la entrada del segundo *Alfonso XII*, que registraba, nada menos que, 5.206 toneladas, desplazando 9.260. Era un soberbio paquete de construcción inglesa, con cuatro palos, dos chimeneas y proa de violín, que fue entonces una de las obras maestras más notables de la construcción naval en todo el mundo. El final de este barco fue bien trágico se perdió el 5 de julio de 1898 a la entrada de Mariel, hundido por el fuego del los cruceros norteamericanos cuando intentaba forzar el bloqueo en un viaje fantasma desde Cádiz a Cuba.

Aquel mismo año estrena nuestro puerto la real pareja *Alfonso XIII* y *Reina María Cristina*, con 5.120 toneladas de registro y 10.680 de desplazamiento y dos metros más de eslora que el *Alfonso XII*. Podemos decir que el record fue repartido aproximadamente entre los tres correos españoles. El *Trece* y el *Cristina* tenían cuatro palos, una chimenea y fueron los barcos más bonitos que han paseado la bandera nacional por tierras de América. El *Alfonso XIII*,



como todos sabemos, naufragó en nuestra bahía el 5 de febrero de 1915, y el *Cristina* se desguazó en Genova en 1931.

### LA GUERRA DE CUBA

En 1894 entra el *Santiago*, también de la Trasatlántica, con idénticas características al *Alfonso XII*, pero unos pocos pies más corto de eslora, y al año siguiente se rompe de nuevo el record con la llegada del *Montevideo*, también de la Trasatlántica española, que tenía 5.295 de registro y 9.264 de desplazamiento máximo. Vino fuera de línea a recoger tropas, la insurrección cubana estaba ya al rojo. El *Montevideo* murió de viejo, desguazado en abril de 1940, en Mahón.

Es en 1896 cuando la marca vuelve a caer con estrépito y desmontada esta vez por el pabellón mercante británico. Entra el *Ormuz*, un trasatlántico inglés de 6.405 toneladas de arqueo, perteneciente a la Orient Line. Tenía 465 pies de eslora, una hélice, cuatro palos, dos chimeneas y fue uno de los primeros barcos de pasaje con máquinas de triple expansión. Se vendió a Francia en 1912 y se desguazó en 1922. Este enorme paquete, no sé si debiéramos descalificarlo en esta regata, porque a decir verdad, no se atrevió a entrar en el puerto y quedó medrosamente fondeado en el Sardinero.

En este mismo año entran los transportes *D. Álvaro de Bazán* y *Guadalupe* de 4.809 y 4.839 toneladas, adquiridos por la Trasatlántica para el transporte urgente de soldados a Cuba.

En el primero embarcó nuestro ilustre paisano, el que habría de ser general del arma de ingenieros don Fermín de Sojo y Lomba.



## 81.- EL TRASATLÁNTICO HOLANDÉS *STATENDAM*, EL MAYOR BUQUE ENTRADO EN NUESTRO PUERTO

*Regata de tonelaje a lo largo de 125 años II*

*Diario Alerta, 25 de septiembre de 1964*

El insólito movimiento de grandes vapores de pasajeros, motivado por la guerra colonial, al que colaboró de forma notable la incorporación de diez trasatlánticos comprados por el marqués de Comillas para tal fin, continuó durante todo el año 1897 y culminó en el 98. El *Colón* y el *Covadonga*, con 5.044 y 5.186 respectivamente, estrenaron visita durante este período. Pero la bomba final de la traca fue la llegada al Sardinero, el 20 de septiembre de 1898, del *City of Rome* con los marinos supervivientes del desastre de Santiago de la escuadra española del almirante Cervera. El *City Of Rome*, trasatlántico inglés que fue en su día, 1887, el mayor del mundo, registraba 8.415 toneladas con 586 pies de eslora, cuatro palos, tres chimeneas y proa de violín. Fue el más bonito "liner" de todo el siglo XIX, y acabó desguazado en Alemania en 1902. El record de su llegada fue sencillamente espectacular. Desembarcó en nuestra ciudad al almirante, 79 jefes y oficiales, y 1.574 marineros, que fueron alojados en los correos *Habana* y *Meteoro*, atracados en el muelle de Maliaño. El almirante Cervera salió aquella misma noche en el correo para Madrid...

### *SIGLO NUEVO, VIDA NUEVA*

Con el final de nuestras colonias de ultramar acaba el siglo y empieza el actual que en seguida habría de darnos sorpresas despanpanantes en la carrera de tonelajes.

Ya es curioso anotar que en 1902 tenemos en nuestras aguas hasta trece trasatlánticos con escala regular, sobrepasando las 6.000 toneladas de registro. El español *Alfonso XII* (tercero), ex crucero auxiliar *Meteoro*, que

estuvo ya el día de la llegada del *City of Rome*, con 6.748 toneladas y los franceses *La Navarre*, con 6.343 y *La Normandie*, con 6.029. Al año siguiente entra *La Champagne*, con 6.724 y así prosiguen las cosas hasta que en 1906 se bate un nuevo record.

Estuvo la hazaña a cargo de la recién construida pareja alemana *Furst Bismarck* (8.323 toneladas) y *Kromprinzecissen Cecilie* (8.689) que por bastantes años fueron los gallitos de nuestras machinas. Tenían 471 pies de eslora, silueta moderna con dos palos y una sola chimenea. El *Furst* fue desguazado en Italia en 1935 y el *Cecilie* en 1926. Pertenecieron a la Hamburg Amerika Line y hacían el servicio a Sudamérica. Hasta 1910 continuó en pie su record, porque los franceses *Perou* y *Guadeloupe* no sobrepasaron de las 6.600 y el germano *Koln*, de la Nordeutscher, rascó las 7.410.

En 1910 se produce un relevo en el mando, que pasa al flamante paquebote *Espagne*, de la trasatlántica francesa, que arqueaba nada menos que 13.600 toneladas con 539 pies de eslora. Tenía dos chimeneas y una proa redondeada, muy característica, y por cierto, bastante fea. Las tarjetas postales de nuestros estancos repetían la estampa del *Espagne* en aguas del puerto y en todas las posturas, como una estrella de cine cualquiera, mientras que la pareja feliz del *Bismarck* y el *Cecilie* pasaba al olvido.

El portal de la casa de Hoppe en el muelle, la consignataria, conservaba hasta hace poco al menos, el encanto de su recuerdo plasmado en una pintura que ocupaba todo un mamparo.

El *Espagne*, tras muchos años de buenos servicios, fue desguazado en Francia en 1934. Como Vial, consignatario de la Trasadlantique, no tenía portal en sus oficinas del muelle, no quedó la efigie del barco prócer por las paredes.

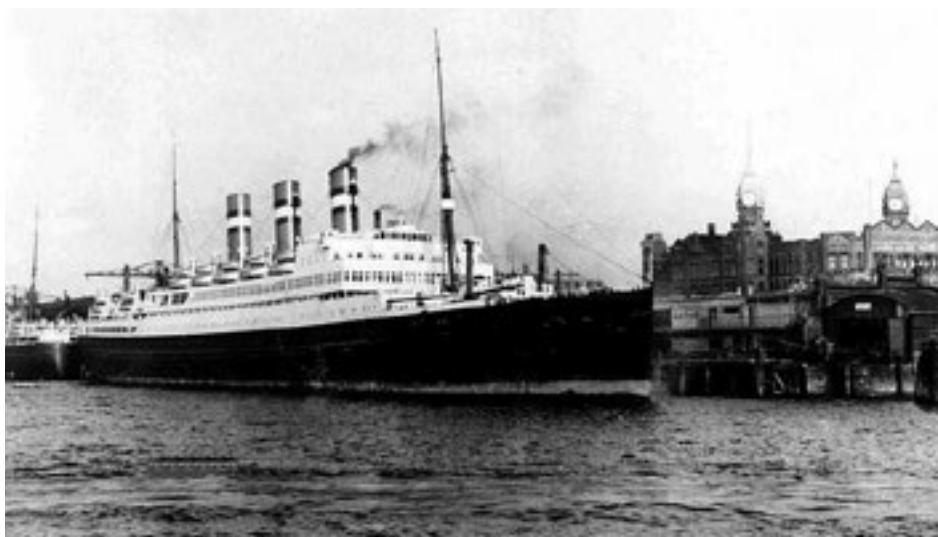
### LOS HOLANDESES Y EL ASTURIAS

Entre 1911 y 1923 la invasión de correos se detiene durante la guerra para empezar a continuación con más bríos, pero sin que de momento nadie consiga arrebatarse el record al *Espagne*. Entran, entre otros muchos, el alemán *Rhein*, los españoles *Alfonso XIII* (segundo) e *Infanta Isabel*, el francés

*Chicago* y los paquetes ingleses de la "O", algunos de los cuales, el *Orcoma* (11.571), el *Oroya* (12.257) y el *Orita* (9.298) se acercaron a la marca.

En 1923 entran los nuevos *Alfonso XIII* (tercero) y *Cristóbal Colón* de la Trasatlántica con sus 11.000 toneladas, pero el suceso lo vino a dar el holandés *Veendam*, de 15.450 (casi 25.000 de desplazamiento) que alcanza el título desbancando al *Espagne*. Era un barcarrón inmenso con dos largas chimeneas amarillas y popa de crucero. Al año siguiente entró su hermano gemelo el *Volendam*. Tenían ambos capacidad para 1.800 pasajeros, 576 pies de eslora y andar de 15 nudos. Los dos fueron desguazados en Norteamérica en 1952, después de la última guerra.

Aquí hemos de hacer la advertencia de que el mural curvo y malo que campea en el chafalán de la oficina consignataria García, en la calle Wad-Ras (1), no corresponde a estos dos gigantones, sino a su hermano mayor el *Statendam* (tercero), que nunca llegó a estar en nuestras aguas.



*El tercer Statendam de la Holland America Line*

---

(1) Actual calle Hernán Cortés de Santander.

Después de la llegada de la pareja holandesa era muy difícil batir nuevas marcas. En los restantes años veintes, recalaron muy importantes correos de todas las banderas, tales como el británico *Oropesa* (14.072) y ya en 1930 el *Arlanza* (14.622), a cuyo bordo vino el rey Alfonso XIII procedente de Inglaterra.

El cetro pasa al pabellón inglés al año siguiente que registra la entrada del *Asturias* de la Mala Real, el gran mastodonte de 22.071 toneladas (32.000 de desplazamiento), que atracó ocupando dos machinas en los salientes de Maliaño. El *Asturias*, con sus 655 pies de eslora y su calado de 32 pies, fue una auténtica hombrada atracado en nuestras aguas, que tardó mucho en superarse.

En 1932 entró el *Almanzora*, con 15.551, el *Duchess of Richmond*, con 20.022 y el *Carinthia* con 20.277. En 1933 lo hicieron el gigantesco *Empress of Australia* (21.833), de tres chimeneas, ex alemán *Tirpitz*, y los ingleses *Calgario* (16.063) y *Lancastria* (16.243).

Nuestro días difíciles anteriores al Movimiento vieron la llegada de los *Orbita* (15.495), *Orduña* (15.507) y *Doric* (16.484) y fundamentalmente la del inolvidable *Reina del Pacífico* (17.707) que, aunque muchos aficionados supongan lo contrario, no fue, como pueden ustedes ver, ningún *rompe-récords* en nuestra bahía, aunque bien merece nuestro recuerdo cariñoso por su constante presencia entre nosotros. También tuvo su mal "retrato" achaflanado en la casa del muelle que hoy forma parte del nuevo edificio del Banco de Santander.

### ÚLTIMOS RECORDS

Con la sola excepción de la llegada esporádica del "liner" alemán *Steuben* en 1939 (14.690) hasta muchos años después de nuestra guerra y de la segunda guerra mundial, no volvimos a tener festejo de gala. Volvió el *Reina del Pacífico* y en 1956 estrenó escala el flamante *Reina del Mar*, también de la Pacific, llegando tan sólo a las 20.263 toneladas y sin posibilidad, por tanto, de sobrepasar al *Asturias*. Fue en 1957, con la llegada del *Alcántara*, un casi gemelo suyo con 22.181, cuando cayó la marca. Este barco se desguazó al

año siguiente. También vino en este mismo año el italiano *Venezuela*, con 19.655, es decir, bastante por bajo para colocarse en la “carrera”.

En 1962 llegó a morir en el Cuadro el *Rangitiki*, registrando 16.984 tan sólo y es en 1963 cuando el último *Statendam* (el cuarto de éste mismo nombre) recoge el título de campeón con sus 24.294 toneladas, ya que el sueco *Kungsholm*, última novedad en la plaza, solo llegó a las 21.164

Así está el record en la actualidad, en manos de la Holland América Line. Una compañía de solera en nuestro puerto, con su precioso monstruo construido en 1957 en Schieram, de 642 pies de eslora y 26 largos de calado.



## 82.- EL REINA GOVERNEDORA, PRIMER BUQUE DE GUERRA QUE ENTRÓ EN NUESTRO PUERTO

*Regata de tonelaje a lo largo de 125 años. III*

*Diario Alerta, 30 de septiembre de 1964*

La regata de tonelajes entre buques de guerra, ha sido en nuestro puerto bastante menos espectacular que la de los grandes trasatlánticos, pero no por ello menos interesante.

A lo largo del siglo y cuarto de propulsión naval mecánica, la visita a nuestras aguas de buques militares de todos los pabellones ha sido no demasiado importante en cuanto al número y categoría de los protagonistas, pero si muy regular en su afluencia y, por supuesto, íntimamente emparejada con la marcha de los acontecimientos políticos y bélicos de nuestro país y de los vecinos. La relación de entradas de barcos de guerra de todas las clases, en unidades aisladas o en conjuntos tácticos, en visitas oficiales, en misiones políticas o sencillamente en escala técnica de navegación, es un capítulo de la historia de la ciudad curiosísimo y por si solo capaz de dar tema para un libro completo.

Las campañas carlistas, la Gloriosa, las interminables guerras de África, las operaciones de Cuba y nuestra guerra de Liberación, tienen material copioso e interesantísimo. Los veranos regios, las maniobras navales propias y ajenas y las visitas de buena voluntad –a veces no tan buena– al compás del vaivén político internacional, están reflejados en esa relación larga, curiosa, constante y no pocas veces anecdótica. Algún día, con el tiempo y humor para ello, podríamos contarlo...

### *EN PLENA REGATA*

Pero ahora estamos en plena “regata”. Acabamos con los “big liners” y entramos en los “men of war” (sólo los más grandes) desde la seria aparición del vapor en la primera mitad del siglo pasado. Como dijimos anteriormente, los tonelajes de los barcos de guerra vienen dados siempre en toneladas de desplazamiento (peso del agua que desalojan) en máxima carga, es decir con el buque debidamente equipado, repostado y pertrechado. Esta cifra en toneladas métricas (unidad de peso, no de volumen o arqueo) se presta a alguna confusión cuando los buques militares en cuestión son de naturaleza no guerrera, propiamente dicha (buques transportes, cruceros-auxiliares, etc.) y por tanto habrá que prestar una especial atención a ella si nos referimos en concreto, alguna vez, a dicha clase de unidades.

### *EL PRIMER BUQUE DE GUERRA QUE ENTRÓ EN NUESTRO PUERTO*

El primer vapor de guerra que entró en la bahía fue el *Reina Gobernadora*, de 308 toneladas de registro, fletado por el Gobierno español en 1834 para combatir a los carlistas. Se había construido en Inglaterra en 1832 para la City of Dublin S.P. Co., con 200 H.P., seis cañones de 18 y 120 hombres de dotación. El 29 de noviembre varó en aguas de Santoña. Su primer nombre fue *Royal Star* y la operación de fletamento se llevó a cabo por intervención directa de Mendizábal.

En mayo de 1835 entró el segundo buque que habría de llevar el nombre de *Reina Gobernadora* (éste ahora bien escrito). Era el inglés *City of Edimburgh*, que llegó a nuestro puerto en el mes de mayo, y aquí mismo se le cambió el nombre primitivo, artillándosele con cuatro cañones de a 32 y dos de a 18.

### *EL ISABEL II, RECORD*

En realidad cuando llegó el nuevo *Reina Gobernadora* (el primero se había devuelto a sus armadores ingleses), el record militar de porte lo había ganado ya el *Isabel II*. Este vapor, uno de los más famosos de la historia mundial de la navegación a vapor, el celeberrimo *Royal William*, construido en 1830 en Quebec. De 200 caballos, seis nudos de andar, 830 toneladas de registro y



1.370 de desplazamiento, que había servido la línea entre Quebec y Halifax y había cruzado a vapor íntegramente el Atlántico por primera vez en aquellos azarosos días. En 1834 vino a Europa y en 1835 se vendió al Gobierno español para llevar a cabo el bloqueo efectivo de las costas cantábricas contra la causa carlista. En la operación de fletamento, llevada a cabo también por Mendizábal, se concertó un alquiler de veinte libras diarias durante tres meses, conservando los mandos ingleses con graduación española y con una opción de compra por valor de diez mil libras esterlinas.

A últimos de septiembre llegó a Santander en riguroso estreno procedente de Inglaterra, y desde nuestro puerto se dirigió a El Ferrol, a donde llegó el 7 de octubre para reparar y armar. El *Isabel II* se artilló con dos cañones de a 36 y seis carronadas. Eran ruedas y dio un resultado bastante malo. Se desguzó en Burdeos en 1840.

El record del *Isabel II* cayó en 1859 con la llegada del transporte *San Quintín*, de 1.300 toneladas de registro y unas 2.500 de desplazamiento. Este vapor era un antiguo correo de la Cunard, de diez nudos de andar, a hélice, construido en 1853 y comprado aquel mismo año de 1859. Vino a nuestro puerto a embarcar tropas con destino a la campaña de Marruecos, en unión de diversos paquetes mercantes. El *San Quintín* fue un barco de larga vida en la historia de nuestra Armada, participando activamente en la campaña del Pacífico con Méndez Núñez, en las Carolinas, mar de Joló y en la insurrecciones de Cuba y Filipinas. Terminó sus días como pontón, hundido en aguas de Cavite para intentar cerrar el puerto a la escuadra yanqui.

### *LA FRAGATA VITORIA*

En 1874, durante la campaña del Norte de la segunda guerra carlista, la fragata acorazada *Vitoria*, de 7.250 toneladas, fondeó en el Sardinero el 26 de junio para repostar carbón, saliendo el día 5 para Santoña. El 11 de julio regresó a Santander y transbordó a ella su insignia el general Polo, que iba en el *Fernando el Católico*. Efectuó varias veces más la escala de nuestro puerto, siempre al mando del capitán de navío don Emilio Catalá, hasta que concluyó la guerra. La *Vitoria*, que andando el tiempo se transformó en un acorazado de segunda clase desprovisto de aparejo velero y con 19 cañones se desguzó

en 1896. Fue un barco a hélice de larga historia, con dos chimeneas, casco robusto y sus buenos doce nudos de marcha.

### *NUEVO RECORD: NUMANCIA*

Su record duró bien poco, porque a los dos años, es decir en 1876, entró hasta el abra del Sardinero su compañera de clase la *Numancia*, de 7.305 toneladas, conduciendo a su bordo a la reina doña Isabel II y las infantas, que regresaban del exilio una vez finalizada la guerra civil y consolidado pacíficamente en el trono su hijo Alfonso XII.

La *Numancia* era una fragata acorazada a hélice, con casco de hierro y una chimenea gorda y chata, muy característica. Era algo mas fea que su compañera la *Vitoria* y fue el primer buque acorazado que dio la vuelta al mundo –in loricata navis primus circumdidisti me– consagrándose en la histórica campaña del Pacífico y en el bombardeo del Callao. Pasados los años se transformó en acorazado de segunda clase, ya sin velas, y terminó su vida activa desclasificada en 1909.

Cuando iba a remolque para ser desguazada en Bilbao, en 1914, rompió las amarras y se perdió sobre la costa de Portugal, embarrancando en la playa de Cezimbra.

### *EL PELAYO*

En el año 1894 llegó a la bahía –y entró– la escuadra de instrucción. Iban en ella los cruceros *Reina Mercedes* y *Alfonso XII*, de 3.500 toneladas, y arbolaba la insignia de capitán el flamante acorazado *Pelayo*, construido en 1890 en los astilleros franceses de Tolón, con 9.990 toneladas de desplazamiento, dos cañones de 320, dos de 180 y nueve de 140. Era el mejor buque de la Armada española y sin duda el más horrible también, con su glacis monstruoso, sus dos chimeneas separadas por el puente de navegación y sus palos adornados con las colinetas de las cofas militares. El *Pelayo* fue la espina dorsal de nuestra escuadra durante años y años. Se salvó de ir a Santiago por haber figurado en la escuadra de reserva del almirante Cámara, que no pasó del Canal de Suez y, finalmente, murió en la prosa triste del desguace en 1933.

En los días negros de la repatriación, en el año 1898, entró en la bahía atracando, el crucero auxiliar *Meteoro* (que luego habría de ser el correo *Alfonso XII*segundo), desplazaba 10.910 toneladas en máxima carga.

En 1908 entró por primera vez el crucero acorazado de primera clase *Emperador Carlos V*, de 10.000 toneladas y por lo tanto un poquito mayor que el viejo *Pelayo*, aunque de bastante más eslora. *El Carlos V* o *Carlos Usted*, como familiarmente le llamaban en la Carraca, era un barco construido en España, con tres larguísimas chimeneas, de veintisiete metros de altura y de estampa un poco extravagante, pero airosa. Se alineó con el *Pelayo* en la escuadra de Cámara y murió de viejo en Bilbao en 1933.



## 83.- EL ACORAZADO INGLÉS *ROYAL OAK*, EL MAYOR BUQUE DE GUERRA LLEGADO A SANTANDER

*Regata de tonelaje a lo largo de 125 años, y IV  
Diario Alerta, 2 de octubre de 1964*

El record vuelve a caer en 1915 por buques también nacionales. Es la flamante pareja *Alfonso XIII* y *España*, la que entra dentro de nuestro puerto en agosto de aquél año. Es esfuerzo naval del país estaba dignamente representado en aquellos buques de 15.500 toneladas y artillería del 30, que fueron en su día notables por no pocas razones técnicas y militares.

A partir de aquél año ellos y su gemelo, el *Jaime I*, iniciaron visitas ininterrumpidas a nuestra bahía, particularmente en el verano. En 1919, el *España* entró el 18 de julio, conduciendo a su bordo al rey don Alfonso XIII. En 1922 volvió este acorazado llevando al presidente electo de la República Argentina, señor Alvear, que fue recibido por el rey de España en las escalerillas de nuestro Club Marítimo.

### *EL RECORD EN PODER DE LOS FRANCESES*

Es en 1925 cuando el record naval pasa a un pabellón extranjero por primera vez, con la llegada de los acorazados franceses *Voltaire* y *Condorcet*, de 18.600 toneladas, de la serien Danton, construidos en 1909. Tenían cuatro cañones de 305, doce de 140 y llevaban 26 calderas a carbón para andar 16 nudos. El *Condorcet*, convertido en buque escuela, fue hundido en Tolón en 1942 con la ocupación alemana. El *Voltaire* se desguazó en 1935. Eran barcos feísimos, con cinco chimeneas caprichosamente repartidas y tenían proa de espolón.

En 1928 vuelve la escuadra francesa a visitarnos con un sinnúmero de buques menores, pero nada menos que con tres acorazados modernos, el *Lorraine*, el *Provence* y el *Jean Bart*. Los dos primeros eran dreadnoughts de 22.189 toneladas, construidos en 1913, con artillería de 340 y 21 nudos de marcha, lo mejor de la flota gala. Fondearon en la canal, todavía andan por ahí fotografías viejas para atestiguarlo.

El *Provence* murió en 1942 abordado en la base de Tolón y el *Lorraine* se dio de baja en 1948.

El *Jean Bart* era un acorazado de la clase Coubert, construido en 1911, con 22.000 toneladas y artillería gruesa de 305. En 1937 se rebautizó *Ocean* y resultó también hundido durante la segunda guerra en el triste episodio de Tolón. Estos tres buques de línea tenían una silueta seria y elegante.



Acorazado inglés Royal Oak

### *EL ROYAL OAK EN EL SARDINERO*

Al año siguiente, 1929, tuvimos visita de "ole". Fue nada menos que el gran acorazado inglés *Royal Oak*, de 29.150 toneladas que, por supuesto se quedó frente al Sardinero. Era un mastodonte de 620 pies de eslora, con ocho cañones de 15 pulgadas y catorce de 6. Se había construido en Devonport en 1916, y era uno de los triunfos a flote del Imperio. Elegante, esbelto, macizo, militar, el *Royal Oak* era un barco precioso y enorme.

El final de este acorazado es bien conocido: fue hundido por el submarino alemán *U-47* del teniente de navío Prien, dentro de la base misma de Scapa Flow, el 14 de octubre de 1939, arrastrando al fondo más de 800 hombres.

### *EL OKLAHOMA EN SANTANDER*

Tras la fallida visita del portaviones *Eagle*, y durante los treinta, aunque contamos con no pocas visitas de navíos de guerra extranjeros, algunos de porte, no se consiguió batir la marca del *Royal Oak*. Solamente en los días tristes de julio de 1936, en los primeros momentos de la guerra, llega al Sardinero, por unas horas solamente, el acorazado *Oklahoma*, con 29.000 toneladas y 583 pies de eslora, es decir, una minucia menor que el inglés. Llevaba diez piezas de 14 pulgadas en cuatro torres y había sido construido en 1912 y reconstruido en 1932. El final de este buque de línea tuvo lugar en Pearl Harbour, a manos de la aviación naval japonesa. En 1943 se reflató el casco y, cuando era llevado a remolque, se hundió de nuevo, esta vez definitivamente. También por aquellos días vino el famoso acorazado de bolsillo alemán *Deutschland*. Solo desplazaba 11.700 toneladas.

A partir de entonces no se ha conseguido superar la marca, ya que los portaviones americanos que después de la segunda guerra mundial nos han visitado son tan sólo unidades de escolta (*Card*, *Tripoli*, *Corregidor*, *Croatan*), con tonelajes oscilando alrededor de las diez mil toneladas.

De nuestro *Canarias*, a quien tuvimos el honor de recibir en los primeros días de la segunda guerra mundial, en una visita conjunta con el *Navarra*, el *Cervera* y los destructores, desplaza tan sólo 10.700 toneladas y 12.230 en condiciones de máxima carga.

### LOS BUQUES DE CARGA

Y aquí se acaba la historia de la regata. Quedan los barcos de carga puros con su propio record, pero su relato nos llevaría muy lejos. En los últimos años, esta regata particular de los barcos de carga ha tomado muy especial interés. Los últimos "campeonísimos" han sido los petrolero *Port Vendres* (14.290 toneladas de carga), de bandera francesa, el *Hornblower* (16.390 de carga), de pabellón noruego y el *Lompoc* (16.580) norteamericano, del tipo standard T-2. Hace bien poco entró el bulk-carrier *Satd Antwerpen* (belga), de 16.075 toneladas de peso muerto, probablemente el de mayor porte de su clase que hemos tenido entre nosotros. Y nada más.

Que siga la regata y que para ello lleguemos pronto a esos trece metros bajo el cero del puerto sin esperar a que en 1980 cuajen las últimas etapas del plan de desarrollo. Es fundamental, sin ello quedaría definitivamente estancada la regata, cuando por todos los mares del globo los barcos siguen a más y más.

Ya se habla en el Japón de dos petroleros de 170.000 toneladas...



## 84.- REQUIEM POR UN VAPOR: EL *PEÑA ROCÍAS*, ESCUELA HERÓICA DE CAPITANES Y PILOTOS

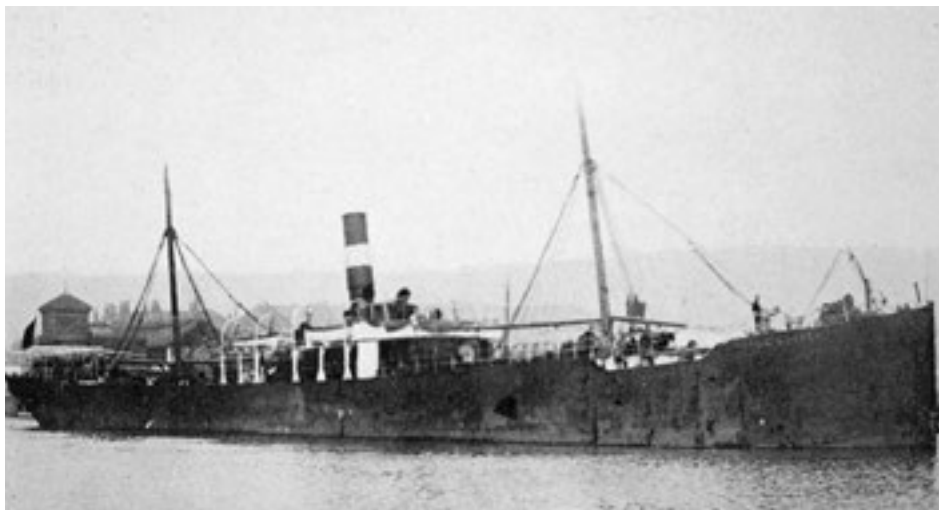
*Diario Alerta, 1 de enero de 1965*

*... "Qué navío será aquél  
que viene de altos mares  
si será el Peña Rocías  
que vuelve de Buenos Aires"...*

El puerto, toda la ciudad, que es puerto, ha vivido ayer una jornada excepcional para su historia íntima, es decir, la historia sentimental de sus barcos y sus hombres, al margen un poco de estadísticas y balances pretenciosos, que nada son y nada dicen milímetros adentro del bolsillo interior de la americana.

El *Peña Rocías*, un barco símbolo en los anales del despertar industrial santanderino de fin de siglo, ha venido mansamente a morir, a los setenta y seis años de su nacimiento, a este mismo puerto nuestro que lo vió llegar en los días difíciles de aquel 1899 de postguerra, por primera vez repulido y brillante, al aire los colores de la matrícula, gualpedrando la contraseña de la Santanderina de Navegación y en medio del cerco de admiración de nuestros enlevitados abuelos. Entonces era un magnífico vapor, orgullo de nuestra flota y nuestro comercio, casi recién construido en los astilleros ingleses de Gray en West Hartlepool, y tenía ante sí la incógnita de miles y miles de singladuras con la impronta firme del magnífico quehacer montañés de las navieras, de las minas, de los escritorios del Muelle y de las estupendas generaciones de la vieja Escuela de Náutica, Francisco Camino, Ángel Pérez, Antonio Huidobro, Salazar, Adolfo Pardo, Alfredo Piris, rigieron desde entonces los destinos de la Santanderina.





*Vapor Peña Rocías de la Compañía Santanderina de Navegación*

El pobre *Peña Rocías*, escuela heroica de capitanes y pilotos como Coll, Perales, Díaz Regato y alguno tan glorioso en la historia de nuestras letras como el gran José del Río, ha llegado lento, cargado de años y “spleen”, en una arrancada mansa de tristeza infinita, a dar fondo humildemente, casi en silencio, frente a los Jardines, con el sambenito grotesco de un nombre extraño y una chimenea repintada. Por lo demás estaba igual, exactamente igual que hace sesenta y cinco años cuando llenó los ojos de todo Santander, fachendoso y arrogante.

A media mañana, vació una caldera. En el aire, con sur fresquito apuntando media marea a contraluz y con la madre Cabarga a toca pelones, la Peña Rocías suya, blanca de nieve, un poco más atrás, el garabato blanco del vapor prisionero era escandaloso, mejor angustioso. Nadie le contestó, ni un pito, ni una bandera, ni un pañuelo, ni las hijas del capitán en algún balcón de las casas del Muelle. Ha sido todo ello de una ingratitud ciudadana vergonzante.

El *Rocías* viró el ancla, escupió por las purgas del molinete, dio la estampa al muelle y subió “pal y pal”, canal arriba, escondido en la cola negra de su propia humareda –todavía carbón, ¡Dios mío!– hasta el rincón maravilloso de

sus preferencias juveniles: el corazón industrial del Santander de entonces, la ría de San José del Astillero.

Allí lo van a desguazar. Nos lo van a desguazar, amigos de Santander de la familia pejina del chapapote. Nos va a amputar una de las mejores reliquias que aún nos quedaban vivas –ayer se nos fue su piloto-poeta y a los pocos meses nos matan al barco– y se van a esparcir por la marisma de Tijero los recuerdos vivos de nuestros abuelos y nuestros padres, embebidos lustros y lustros en los rincones de la vieja cámara de popa, en el rancho de la bodega del 2, en los alerones del puente, en la máquina...

La suerte –la suerte la crean los mejores con su esfuerzo y su trabajo– nos ha traído gracias a la fundación del parque de desguaces de Parayas, este consuelo agridulce de poder contemplar la agonía silente de nuestro viejo amigo. A un paso terrestre de Ciriego sobre el portulano de Santander, en donde se nos van enterrando tantos afectos, tendremos otra tumba a la vista, diaria, para nuestros recuerdos. La osamenta inglesa de sus baos y cuadernas, cuajada de óxido y saudade salina, se va a orear unos meses al sol invernal con el telón de fondo de sus mejores días.

Hemos pasado, amigos, la última hoja del cuaderno de bitácora del Santander ochocentista, asistiendo enternecidos a este entierro sin caballos –con los de su propia máquina– del último barco íntimo.

¡Dios! ¡Como duelen estos viajes sin retorno!



## 85.- EL MONTE DE LA ESPERANZA ANTES QUE FRUTERO FUE BARCO DE GUERRA USA

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia  
Diario Alerta 22 de enero de 1965*

Aunque no lo parezca, el *Monte de la Esperanza*, ese último cadáver llegado a Parayas, según nos cuenta con no poca gracia y meticulosa exactitud El Machinero, y que todavía se ve casi intacto en el contraluz de la Tornada, atracado al muelle de desarme en el camino real de la ría de Astillero, es un barco con su poco de historia y con vida militar destacada en los años de la última guerra mundial.

Ahora, amortajado de blanco mugriento, con la chimenea amarilla en el recuerdo de su A suciobermeja de Aznar, patente española de frutero rápido trasnochado, y buen bagaje de meritos civiles en el trajinar del tomate entre las Canarias y el muelle de la Torre de Londres, se ha quedado viejo, vergonzosamente viejo, y discretamente, pudorosamente, ha venido a morir entregándose en el rincón de Parayas, ese horrible desolladero de barcos –lo que no quita para nada el reconocer su utilidad y su gran mérito– impudicamente abierto a los ojos de toda la ciudad.

Y sin embargo, el *Monte de la Esperanza* no era un auténtico anciano en la exacta expresión de la palabra. Se había construido en Wilmington (Delaware, Estados Unidos ), en el año 1938, con el nombre de *Cavalier*, y su juventud transcurrió haciendo de correillo entre los puertos del Potomac y el Delaware, bajo la contraseña de la Philadelphia & Norfolk S.S. Comp. Río arriba y río abajo, el *Cavalier* con su hermano gemelo el *Quaker*, también de

1938, iba haciendo de recadero por la costa oriental americana al norte de Hatteras, como dicen las pólizas, en una rutina tranquila y sin demasiadas complicaciones.



*Vapor Monte de la Esperanza, de la Naviera Aznar*

Pero llegó la guerra mundial, y con los primeros descalabros navales americanos, surgió la necesidad imperiosa de reforzar sus filas con unidades mercantes apropiadas para su incorporación a la Navy no ya solo en misiones auxiliares, sino en auténticos fregados bélicos y como tales buques de la marina regular.

Y así sucedió que el *Cavalier* fue comprado por la Armada el 9 de junio de 1941 y transformado inmediatamente en un minador rápido, al que se puso de nombre *Monadnock* y de sigla *CMc4*. Era un barco de excepcional andar para entonces –19 nudos con dos turbinas de vapor– y resultaba que ni pintado para efectuar misiones de fondeo de minas. Se le quitaron los palos, se le abrieron popa y al costado unas feroces portas de fondeo, y con una extraña silueta, salió a la mar pintado de gris oscuro y desplazando sus buenas 3.800 toneladas.

El *Quaker* sufrió idéntica reforma, y tomó el nombre de *Miantonomoh*. Ambos nombres ya eran tradicionales en la historia naval norteamericana desde los

tiempos de los monitores de la guerra de secesión. Durante la mascarada sangrienta de 1898 –la guerra de Cuba– todavía estaban en activo y participaron en las operaciones del bloqueo yanqui de la isla.

### *CUANDO ERA EL CAVALIER*

La vida militar del *Monadnock* se desarrollo por todos los mares de la guerra, pero su mejor palmares lo consiguió el día 8 de noviembre de 1942 al mando del capitán de fragata F.O. Goldsmith, en el desembarco aliado en Marruecos y precisamente en las inmediaciones del puerto fosfatero de Safí, en la costa atlántica. Entonces ya no actuaba como tal minador, sino como transporte rápido bajo la sigla *ACM 10*, artillado con dos cañones de tres pulgadas y muchas más menores. Apoyado por el acorazado *New York*, el crucero *Philadelphia* y los destructores *Mervine*, *Bernadou* y *Cole*, lanzó a sus hombres a tierra con notable acierto.

Después de aquella memorable acción, en la que se destacó de forma notable, vuelve el *Monadnock* a la rutina de las operaciones auxiliares hasta el final de las hostilidades, y ya en 1947, después de agotada la campaña del Pacífico, es cuando la Armada lo revende a los armadores Morris Rubin, que lo rebautizan de nuevo con el nombre de *Cavalier* y lo ponen en servicio por el corto espacio de un par de años bajo bandera americana.

Su hermano gemelo, el *Monadnock* tuvo peor suerte, se hundió cerca de el Havre el 25 de septiembre de 1944 al chocar con una mina durante las operaciones de desembarco en Francia.

### *JUBILACIÓN DE UN FRUTERO*

En 1949 compra el *Cavalier* la Capricorn Company, naviera panameña con intereses bilbaínos y lo pone de nombre *Karukara*, adscribiéndolo al tráfico frutero entre el archipiélago canario y la Gran Bretaña.

Así estuvo navegando hasta el año 1952, fecha en que por fin, consigue la amnistía precisa para pasar a la bandera española y engrosa las filas de la naviera Aznar con el nombre de *Monte de la Esperanza*, alineándose con la serie “E”, a la que solo pertenecía hasta entonces el *Monte Espadán*.

Después ya hemos visto que han sido catorce años, nada menos, los que ha dejado tras de sí en su constante trabajo frutero. Por eso ahora, cuando llega a morir al borde de la bahía, se merece un especial recuerdo. No es cosa corriente el apuntillar en nuestras aguas buques de historia militar.

El último lo ha sido el destructor *Valdés*, de nuestra Armada, que se desguazó en el Cuadro en 1961, después de haber venido a remolque, mocho de chimeneas y superestructura, desde El Ferrol. Bastantes años antes, 1937, hubo que despiezar al *Torpedero Numero 2*, encaramado en las lastras de la ensenada del Camello en el Sardinero, y ya apenas encontramos antecedentes de su clase, salvo el chocantísimo desguace en 1918 del viejo cañonero superviviente de la guerra de Cuba, *Nueva España* de 500 toneladas y su transformación peregrina en el costero mercante *Presen*, conservando inclusive su antiguo espolón (¡¡!!). Y años antes la del monitor *Puigcerdá*, artillado precisamente aquí, en Santander, en 1875 durante la guerra carlista y que también se convirtió aquí mismo en una especie de gabarra extraña de 400 toneladas para llevar mineral del Carmen, en Parayas, hasta Nueva Montaña hacia 1902.

Pero ese es otro cantar –el cantar pintoresco de las cosas “chuscas” de la bahía– que necesitaría mucho más tiempo y papel...



## 86.- HACE 50 AÑOS QUE EL *ALFONSO XIII* SE HUNDIÓ EN NUESTRA BAHÍA

*Diario Alerta, 14 de febrero de 1965*

Cincuenta años, medio siglo ya en la historia de la ciudad, desde la pérdida del *Alfonso XIII*, aquél correo de silueta prócer y líneas elegantes, que se fue a pique un día de febrero de 1915 en medio de la canal. En este desfile de generaciones que es el paso del tiempo, nos vamos dando cuenta de la marcha inexorable de los testigos, que se nos van poco a poco, silenciosamente, de entre las manos. Hace pocos años, todavía, nuestros abuelos nos hablaban de la “carlistada”. Hace cuatro días, los combatientes de Cuba y Filipinas no habían llegado a ser “supervivientes”. Lo del *Machichaco* lo hemos oído todos contado de viva voz y ahora es ya pura historia para el goce de eruditos rebuscadores.

Pues igual, casi igual, nos está pasando con el desastre del *Alfonso XIII*. Todo Santander vivió la angustia de aquella absurda catástrofe, y todo Santander, hasta hace poco, recordaba el aullido angustioso de la sirena del correo ululante y disforme, en medio de la surada apocalíptica, con la ciudad ya envuelta en la noche, mientras el hermoso vapor, de lo mejorcito en la flota mercante de casa, tumbaba aparatosamente de cara a la población. Por eso la efemérides de su medio centenario ha pasado desapercibida.

### *LOS HÉROES DEL ALFONSO*

El *Alfonso XIII* era un paquete construido a fines de siglo por los hermanos Denny en Dumbarton (Escocia), con su gemelo el *Reina María Cristina*. La historia de estos dos trasatlánticos, que fueron dos barcos excelentes en su tiempo, es larga y densa. Participaron activamente en la campaña de 1898 como transportes primero y luego, armados como cruceros auxiliares, forzaron repetidas veces el bloqueo impuesto por la flota norteamericana en

el Mar de las Antillas. El *Cristina* se quedó en Cienfuegos y el *Trece* en San Juan de Puerto Rico. Para entonces ya este barco contaba en su historia –una vida misteriosamente emparejada al destino de nuestra ciudad– con su participación luctuosa en la explosión del *Cabo Machichaco*. El capitán Jaureguizar, el inspector Cimiano y treinta y un miembros de su tripulación perecieron a bordo del barco de Ybarra, al que habían acudido para prestarle su ayuda en la extinción del incendio.

*Treinta y tres tripulantes del correo  
llegado de La Habana el mismo día,  
con fin humanitario y buen deseo  
cruzaron hacia el Cabo la bahía.  
de todos en aqueste mausoleo  
reposa la materia inerte y fría  
¡Hijos y esposas los amantes brazos  
dirigían al buque hecho pedazos!*

Así lo contaba don Marcos Linazasoro, maestro laico, en su archifamoso panteón de chuscas aleluyas.

El *Alfonso XIII* vio desaparecer al *Cabo* atracado en la machina de Maliaño, en medio de una seta gigante de humo y basa. El correo, estremecido, contempló aquel horror que tan de cerca le alcanzaba. Después, el marqués de Comillas mandó poner en su Cámara una placa que dijera:

*Homenaje a la memoria del Subinspector don Francisco Cimiano, del Capitán don Francisco Jaureguizar, que honró con su mando este buque, y demás valerosos Oficiales y tripulantes que heroicamente sacrificaron sus vidas en aras de la caridad y por el honor de la Compañía Trasatlántica en la horrible catástrofe ocurrida el día 3 de noviembre de 1893 en la bahía de Santander.*

### **ESPECTÁCULO EN LA CIUDAD**

Y así fueron pasando los años. Cuando volvió de América, perdida la guerra, se desnudó de cañones y grises, se emperifolló de lo lindo rejuveneciéndose con la tala de dos de sus palos y empezó otra vez, con su gemelo *Cristina*, a



recorrer la ruta de Cuba como si nada hubiera pasado. Así de loco fue aquel cataclismo. El día 20 de cada mes, el *Trece* largaba por seno la amarra de la boya, aquella boyona de los correos, blanca, redonda, como un queso de nata gigante flotando en la canal y cortando el papel de plata de la bahía con su branque de flipper recargado de barbiquejos, se abría de puntas rumbo al Canal Viejo de Bahamas. Al mes siguiente volvía escandaloso, disparando el cañonazo a través de Punta San Marcos –sólo le quedó el cañón de saludo– despertando a todo el mundo a fuerza de sirena y arrastrando al muelle de tablas a media provincia.

*“... de La Habana ha venido un barco cargado de .... ”*

Marinos y comerciantes, indianos y emigrantes en agraz, familiares de todos los que iban, de los que venían y de los que se quedaban acá y allá. Todos salían al muelle para ver la llegada solemne del correo, el *Alfonso XIII*, que era como un pedazo de Santander, navegante por la ruta del Trópico. Y así cada dos meses, años tras año, en un espectáculo popular y gratuito, siempre idéntico y siempre distinto, con acompañamiento de lágrimas y pañuelos, de adioses y pitadas.

Hasta que llegó el invierno de 1915, el mes de febrero, que era el último que Dios tenía previsto para la contabilidad del viejo trasatlántico. Y, aquí mismo, en Santander, en un accidente estúpido para el que se pusieron de acuerdo la imprevisión terrestre de unos operarios, el viento Sur y el relajo, que dirían allá, de media tripulación franca de ría.

El *Alfonso XIII* zozobró con los entrepuentes anegados y los sollados a plan barrido en una pirueta de palancana. Y no salió más.

### OTROS ALFONSOS

Como una ballena negra y enorme estuvo enseñando la raya de su casco curvo tumbado al borde de los sables en la bajamar. No pudo salvarse y lo desguazaron poco a poco, porque la guerra europea tenía sorbido el seso y los bolsillos a todas las compañías serias que hubieran sido capaces de haberlo levantado del fondo.

Así murió el correo, ahora exactamente hace cincuenta años, cuando empezaban a cicatrizar las heridas de Peralejo y Santiago y los galleguitos que habían perdido la guerra empezaban a ganar la paz, otra vez, a fuerza de sudores.

El *Reina María Cristina* se quedó viudo y con luto “a la china” se vistió de blanco. Andando el tiempo se puso a hacer así cruceros de turismo a Inglaterra con cuarenta años de antelación: un desastre. De allí se fue al desguace, en Génova, y su contraseña a la suspensión de pagos.

Todavía después de la muerte del *Alfonso*, el 6 de febrero, frente a las Hueras, vinieron a este puerto dos nuevos trasatlánticos con este mismo nombre. El segundo *Alfonso XIII*, también con proa de violín y con dos chimeneas, fue un barco excepcional y caro, en la línea del Cabo.

El tercer *Alfonso XIII* fue el hermano parejo del *Cristóbal Colón*, en un dúo brillante de construcción española. Con los años vino a ser el *Habana*, que las generaciones actuales han conocido. Convertido en buque-factoría y con el nombre de *Galicia* se dispone a una espectacular campaña en los “rujientes cuarentas” de los mares del Sur.



## 87.- LAS VISITAS DE LA ARMADA ALEMANA A SANTANDER

*Diario Alerta, 19 de octubre de 1965*

La llegada de la flotilla alemana de cazasubmarinos con la novedad de su gris claro y la constante de los “*lepantos*” flojos y de cintas, es una ocasión propicia para traer a recuerdo otras visitas de la Marina de guerra germana a nuestro puerto. Cuatro banderas distintas han venido en menos de un siglo, desde la prusiana –negra, blanca y roja– hasta la actual, con los colores de la antigua república de Weimar y la filigrana, nueva en la flota alemana, de las colas de golondrina al estilo báltico (corneta) para el pabellón de guerra.

La primera visita importante de los barcos militares prusianos tuvo lugar en el mes de agosto de 1874 y con motivo de la campaña naval desarrollada en el Cantábrico por las fuerzas liberales en la última guerra carlista. Entonces se desplazaron a Santander las corbetas *Albatross* y *Nautilus*, de la Marina imperial, para olfatear los quehaceres de las fuerzas de bloqueo de don Victoriano Sánchez Barcaiztegui, con base en Santander y Santoña, y proteger, si preciso fuera, los intereses alemanes en las provincias españolas a que alcanzaba la guerra.

Eran dos barcos construidos en 1781, de 720 toneladas de desplazamiento, armados con cuatro cañones arbolando tres palos y con una máquina de vapor capaz de sacar 10,5 nudos, llevaban una dotación de noventa y seis hombres cada buque. Eran propiamente un par de cañoneros realmente grandes para su época. Por aquí corretearon desde Gijón a Pasajes, y entraron una porción de veces en nuestra bahía. Durante una de éstas, el 11 de diciembre, fue cuando se produjo en las Quebrantas el naufragio de la fragata italiana *La Pace*, y ambos barcos de guerra tomaron parte activa en el salvamento de la tripulación italiana. En los primeros días de enero de 1875 se incrementaron las fuerzas navales

germanas destacadas en Santander con la corbeta *Augusta*, un hermoso buque de batería y barbata, de 1.380 toneladas construido en 1864 aún de casco de madera, por supuesto, y que hacía pareja con su gemelo el *Victoria*. Estaba armado con catorce cañones de 120 y andaba 12 nudos. Era a hélice.

El día 29 de enero se concentran los tres buques en nuestra bahía y cumplimentan al jefe de las fuerzas navales españolas fondeadas igualmente en el puerto y que eran las corbetas *Consuelo* y *Caridad*, y el vapor a ruedas *Ferrolano*.

### *BUQUES ESCUELAS*

Las siguientes visitas correspondieron a buques escuela en viaje de instrucción. El 28 de septiembre de 1898 entró la *Charlotte*, una hermosa fragata-crucero de dos chimeneas y tres palos, construida en 1885 y de 3.300 toneladas, en misiones de escuela desde hacía tan solo un año.

En 1901 llegó la *Moltke* y el 9 de septiembre de 1903 la *Stein*. Ambos buques, gemelos entre sí, pertenecían a una serie de grandes corbetas a vapor (propriadamente cruceros) denominada la clase Bismarck, construida entre 1875 y 1880, y constituida por los *Bismarck*, *Blucher*, *Gneisenau*, *Moltke*, *Stein* y *Storch*. Por cierto que el *Gneisenau* se perdió trágicamente durante un crucero de instrucción en el puerto de Málaga el 16 de diciembre de 1900, pereciendo la mayor parte de su dotación en un espeluznante episodio de los que han quedado eterno recuerdo en la historia de la Armada germánica. Los barcos de la clase Bismarck eran de 2.850 toneladas, una chimenea, de tres palos cruzados y proa de espolón, y a diferencia de la *Charlotte*, antes citada, eran de aspecto pesado y no demasiado bonito.

### *EL UC-56*

Durante la primera guerra mundial tuvimos la inesperada visita del submarino *UC-56*, que entró el 25 de mayo de 1918 y quedó internado en el Cuadro. Era un barco de 500 toneladas, construido en 1916 y estaba mandado por el capitán de corbeta Kiesseweter con veinticinco hombres de tripulación. Al final de la contienda, el 18 de mayo de 1919 se lo llevaron a remolque a Francia los vencedores. La tripulación había sido internada.

En el periodo de la primera postguerra tuvimos, en 1930, la visita de dos flotillas de torpederos. La primera a principios de verano, constituida por los *T-196*, *T-190*, *T-185*, *T-153* y *T-155*. Mandaba el *T-196* el capitán de fragata Lutjens, quien pasando los años habría de ser el famoso almirante que a bordo del acorazado *Bismarck* escribiría una gloriosa página de heroísmo hundiendo al *Hood* en el combate del estrecho de Dinamarca, y pereciendo a su vez acribillado por todo el poderío naval inglés en el legendario episodio de la caza del acorazado alemán, a fines de mayo de 1941.

Pocas semanas después de esta venida llegó otra flotilla formada por los *T-151*, *T-156*, *T-157* y *T-158*. Todos estos buques eran de 660 toneladas y supervivientes de la gran guerra; tenían 76 metros de eslora, andaban 33 nudos y llevaban cuatro tubos y dos piezas del 8,8.

Es curioso anotar que todos estos pequeños torpederos asignados a misiones auxiliares, llegaron hasta los días de la segunda guerra mundial, y perecieron en ella con su misma numeración excepto el *T-190*, que se hunde en Skagerrak en 1945 con el nombre de *Claus Von Bavem*, y el *T-153* hundido también en los últimos episodios con el nombre de *Eduard Jungman*. El único superviviente a flote fue el *T-158* que fue capturado por los rusos e incorporado a su flota como buque cimbel para ejercicios de tiro con el nombre de *Vistrel*.



*El almirante Lutjens muerto heroicamente a bordo del Bismarck en 1941, que once años antes estuvo en Santander al mando de una flotilla de torpederos*

### UNOS EFICACES COMENTARIOS

Los comentarios de las tripulaciones de los torpederos alemanes, que invitadas a expresar su admiración por el veraneo santanderino, llamaron al pan pan y al vino vino, determinaron en buena hora la demolición de los horribos tinglados de la calle Antonio López y el paso con ello a mejor vida de la famosa taberna portuaria de Cacheta.

En 1931 vino el *Emden*, el último *Emden* que fue el tercer crucero que llevó este glorioso nombre. Venía también en viaje de instrucción, al mando del capitán

de navío Willhoeff. Fue el primer gran buque de guerra construido en Alemania después del Tratado de Versalles, y su llegada causó sensación. Era un crucero de 5.600 toneladas entrado en servicio en 1926 y armado con ocho cañones de 150, tres de 100 y cuatro tubos lanzatorpedos. Tenía dos chimeneas desiguales y rectas, y una silueta realmente preciosa. Este buque, averiado por una mina el 9 de abril de 1940, fue posteriormente destruido por la aviación aliada en Kiel, en donde apareció varado cuando la ciudad fue ocupada por las tropas anglo-americanas.

En nuestra guerra de liberación, tuvimos en los primeros días de la contienda, la visita de los destructores *Wolf* y *Seadler* (éste más de cuatro veces), del acorazado de bolsillo *Deutschland* y del crucero ligero *Koln*. Fueron el salvavidas precioso para un sinfín de gentes que nunca podrán olvidarlo.

Los destructores eran sencillamente preciosos. El *Wolf* habría de morir el 8 de enero de 1941 en Dunkerque y el *Seadler* el 13 de mayo de 1942 en Boulogne durante la segunda guerra mundial.

### *EL DEUTSCHLAND*

El *Deutschland*, orgullo legítimo de la técnica naval alemana, que entró exactamente el 29 de julio de 1936, después de una participación azarosa en la contienda, fue hundido el 3 de mayo de 1945 en Swinemunde por la R.A.F., quedando tumbado sobre una banda y perdido totalmente.

Otro episodio memorable de su existencia fue el ataque de que fue objeto por parte de la aviación roja en aguas de Ibiza en 1938 y del que resultaron muertos treinta y dos de sus tripulantes.

El *Koln* fue destruido el 30 de abril de 1945 en Wilhelmshaven. Era una maravilla de buque en su aspecto estético y formaba parte de una serie de tres gemelos *Koln*, *Karlsruhe* y *Königsberg*.

También el *Königsberg* anduvo por nuestras aguas durante la guerra de España. Tuvo un incidente con el mercante rojo *Sotón* a la altura de Santoña y capturó al mercante santanderino *Marta Junquera*.



*Buque de guerra alemán Deutschland*

Durante la última guerra no hubo visita de submarinos alemanes, aunque si de italianos y a la salida del último de ellos estuvieron esperando en el Sardinero, en espectacular y amistoso asedio, nada menos que los cuatro grandes destructores alemanes, *Z-23*, *Z-24*, *Z32* y *Z-37*, de la base de Burdeos, que se desplazaron hasta Santander para darle escolta.

### *DESDE 1960*

Las últimas visitas de la Bundesmarine han sido bastante frecuentes. La primera fue en aguas de Santoña el 6 de febrero de 1960 y estuvo a cargo de la fragata *Scharmhorst* y los auxiliares *Eider* y *Trave*. El 14 de agosto de 1963 entró una formación en Santander integrada por las corbetas *Hummel*, *Bremse* y *Brummer*, con el petrolero *Emsland*, al mando del capitán de fragata Horst Von Schroeter. El 25 de julio del ese mismo año nos visitó la propia fragata *Scharmhorst* y el 18 de marzo de 1965, como quien dice hace unos días, llegó de arribada la flotilla de embarcaciones de desembarco integrada por los *Salamander*, *Viper*, *Krokodil*, *Otter*, *Natter* y *Eidechse*.

Ahora tenemos aquí a los flamantes ... (1)... y *Triton*, construidos en 1961.

Bienvenidos.

---

(1) *Ilegible en el original.*

## 88.- EL CUARTO *SARDINERO* ES EL MAYOR BARCO DE ESPAÑA

*Diario Alerta, 24 de noviembre de 1965*

El cuarto *Sardinero* está en el agua. Un barco enorme, el mayor de España, que además lleva la matrícula de Santander y una contraseña de casa. En la tranquilidad de la ría ferrolana, cuna hasta ahora de todos los cascos de nuestra marina, ha empezado su vida a flote este petrolero de cincuenta mil toneladas. Viene a ser la cosa como una devolución de cortesía, algo retrasada, por parte de los astilleros militares gallegos a la hombrada montañesa de hace un par de siglos largos (1772), cuando aquí, en Guarnizo, se botó, para las flotas del Rey Nuestro Señor, el *Real Felipe*, el mayor navío de España, con sus 114 cañones de porte.

Y es el cuarto en poco más de medio siglo. En los días decimonónicos de la navegación a vela, las afueras del abra santanderina quedaban demasiado lejos de la ciudad para haber merecido el padrino de los paquetes veleros. El *Sardinero* era una insignificancia geográfica sin más trascendencia para la enjundia mercantil de la puebla naviera, que la ansiedad de su difícil tenero para los barcos que allá fondeaban en espera de la marea favorable para el baqueo aguas arriba.

### *DE UNA MISMA NAVIERA*

Los baños de ola, el tren de Gandarillas y los veraneos reales, empezaron a hacer lo demás y a la vuelta del tiempo, se nos ha convertido en el corazón financiero de la vieja puebla, a medida que se han ido liquidando los escritorios del Muelle a cambio del sospechoso maná del turismo internacional.

Los otros tres barcos que llevaron el nombre de *Sardinero*, tres vapores a carbón, con calderas escocesas y máquina de triple, pertenecieron a una misma naviera: la Compañía Vasco-Cantábrica de Navegación. Era ésta



una sociedad armadora constituida en Bilbao en el mes de junio de 1899 con capital vasco y montañés, como su nombre dá a entender y que nació pujante bajo la gerencia de don Eduardo Aznar. Sus vapores eran cargueros destinados preferentemente al transporte de mineral bilbaíno en navegación de gran cabotaje a todos los puertos del norte de Europa y llevaban nombres de puntos geográficos de las dos provincias vecinas. El primer contingente lo formaron los *Mouro, Maliaño, Izaro, Pedrosa, Achuri, Desierto, Uribitarte, Luchana, Zorroza* y el primer *Sardinero*. Luego se repitieron muchos de estos nombres en bastantes barcos más.

Eran todos buques de mediano tonelaje (para entonces completamente normal) y edad varia, y el mayor de todos era el mismísimo *Sardinero*, con sus 2.035 toneladas de registro bruto y 3.467 de peso muerto. Llevaban la chimenea negra, con dos franjas estrechas espaciadas entre si, blanca la de arriba y roja la de abajo, es decir, los colores de la matricula santanderina pero separados entre si a diferencia de la Santanderina de Navegación – la de los famosos “*Peñas*” – que llevaba ambas franjas muy anchas y unidas. La contraseña era cuadra, partiendo en diagonal, la mitad superior blanca con una V en rojo, y la inferior roja con la C en blanco.

A los tres años de fundarse la compañía, después de una Junta General en la que el capital santanderino resulto mayoritario y se llevo el gato al agua, como suele decirse, pasó a ser gobernada por hombres de negocios montañeses, si bien (milagroso poder del concierto económico frente al fisco) el domicilio y la gerencia se conservaron en el numero 7 de la calle Ripa, en Bilbao.

Pasó después la gerencia en primer lugar a don Adolfo Pardo, posteriormente a don Fernando Pereda, (tío del actual armador de este cuarto *Sardinero*) y finalmente a don Ulpiano de la Torre. Entre los consejeros figuraron don Dionisio Herrera (padre del actual Práctico del puerto Juan Herrera), don Isidoro del Campo, don Luis Pereda, don Francisco Escalada y don Evaristo Rodriguez de Bedia.

Las tripulaciones eran en su gran mayoría pejinas, y como capitanes de la flota figuraron, entre otros, don Martín Zaldumbide, don Miguel Ruano, don Ramón

Blanchard, don German del Río, don Carlos G. Torre, don Juan Arango, don Patricio Ruiz Torre, don Alfredo Noval, don José Herrera, don Juan Cano, don Deogracias García, don Pedro García Noain... Y entre los oficiales don José del Río (el inolvidable Pick), don Víctor Pérez-Vizcaíno, don Juan Herrera, don Rodolfo López, don Tomas Lavín Gautier y muchísimos más. Llegó a ser inspector el maquinista Pedro Rodríguez, mas conocido por Zamora, don Filomeno Argos, otro celebre maquinista de la primera hornada, compañero de Pick en el primer *Sardinero*, pasea aun sus noventa y pico años los días de sol por los Jardines....

### *JOSÉ DEL RÍO, AGREGADO*

Durante los mas florecientes días de la no corta vida de esta importante naviera montañesa vecindada fuera de la Montaña, fue su presidente del Consejo de Administración don Victoriano López-Dóriga.

Pero volvamos a nuestro *Sardinero* numero uno. Era un barco comprado en construcción a los astilleros ingleses de Campbeltown en 1899, y vivió muy poco. Como antes decíamos, era el buque insignia de la casa. En 1902 embarcó en él de Agregado José del Río y en él recibió el bautismo gigante de la mar, que habría de fructificar en su incomparable y genial obra poética marinera

Viajó incansablemente desde los cargaderos de la ria bilbaina a todos los puertos ingleses y franceses, con escapadas distanciadas al Mediterráneo, y allá por 1904, dio dos viajes seguidos a Kronstadt, llevando carbón para la escuadra del Zar que se disponía a zarpar para el Extremo Oriente para rescatar Puerto Arturo...El *Sardinero*, con su bandera española a rayas y los colores montañeses en lo alto de su larga chimenea, era como una gabarra, cargado hasta el disco, abarloado al costado de los grandes acorazados del almirante Rodjestwensky. Todos eran ya cadáveres en potencia; a pocos días vista. La escuadra rusa, tras el episodio legendario de su interminable viaje alrededor del mundo, cayó a manos del almirante japonés Togo en aguas del

---

(1) Rafael González Echegaray "Escala en Vigo". Edit. Mutua Montañesa de Seguros. 1983.

estrecho de Tsushima. Apenas si se pudo salvar alguna unidad que valiese para algo (1). El *Sardinero*, contagiado del mismo mal de ojo, naufragaba el 2 de mayo de 1906, en un viaje con mineral del Bilbao a Newport, en Rummer Stone, al través de la peña de Wolf Rock, frente a la costa inglesa de Cornwalles. A las dos y veinte de la madrugada dió un “respingo” de repente y quedó empotrado sobre la restinga traidora de la piedra, esa que no vela nunca, y que hoy se protege con un barco faro. El *Sardinero* se clavó, empezó a desahogar las calderas, y poco a poco se fue hundiendo de popa...

El segundo *Sardinero* era de un tonelaje muy parecido (2.170 toneladas de registro) y dos años más viejo. Se compró en 1906, inmediatamente después de la pérdida del primero y coincidiendo con una reducción en el capital de la compañía, que ya para entonces contaba con cuatro bajas en su flota inicial.

### *EL SEGUNDO INGLÉS*

Este barco se compró de segunda mano, se llamaba *Carisbrook* y pertenecía a los armadores de Glasgow, Miler & Richardson. Se había construido en Sunderland. Doce años navegó bajo los colores de la Vasco-Cantábrica. El 25 de febrero de 1918, en las proximidades de la costa atlántica marroquí, cerca de Casablanca, cuando venía de la Argentina con un cargamento de trigo para Suiza, a descargar en Cette, fue detenido por un submarino alemán. A pesar de navegar con un salvoconducto al efecto del propio gobierno germano, el comandante del submarino ordenó la destrucción del *Sardinero* poniendo una carga explosiva en una de las bodegas. La tripulación se salvó en un bote. Lo mandaba entonces el famoso “Pericón”. Iba de Primer Oficial Rodolfo López, natural de Suances, y de Segundo Tomás Lavín Gautier. Anteriormente mandaron este segundo *Sardinero* los capitanes Ruano, Coloma, Aguirre y Arango.

### *Y ALEMÁN EL TERCERO*

El tercer *Sardinero* fue entregado a la compañía en compensación por la pérdida del anterior. Era un mercante alemán, de nombre *Eriphia*, de 2.562 toneladas de registro y 3.500 de carga, construido en 1902 en Rostock para la naviera Horn, de Lubeck. El día 2 de agosto de 1914 entraba en Bilbao

y, sorprendido por los acontecimientos militares, fue uno de los 53 barcos germanos con 165.647 toneladas que quedaron internados en aguas españolas. En Bilbao había siete, nada menos.

Quedo amarrado en la dársena Axpe y fue entregado por el gobierno alemán al español en concepto de indemnización por la absurda pérdida del *Sardinero* segundo. No dieron su conformidad a esta cesión los aliados y esa fue la razón por la que el *Eriphia*, con otros cinco compañeros, fueron abanderados como propiedad del gobierno español, en vez de pasar directamente a los armadores indemnizados.

El *Eriphia* –como sus cinco compañeros– tomo el nombre genérico de *España*, concretamente se llamo *España nº1*. Con tripulación de la Vasco-Cantábrica, y bajo el mando de Rodolfo López, navego así hasta el año 1924, en que pasó ya de derecho a sus legítimos propietarios tomando el nombre de *Sardinero*.

En 1934, en trance ya de desaparición la naviera, el *Sardinero* se vende al armador asturiano Federico Fierro, de San Esteban, quien lo rebautiza con el nombre de *Ita* para meterlo a navegar en la ruta costera del carbón. La guerra española le sorprendió en zona roja y la suerte quiso que le correspondiera un pintoresco papel. Participó en la operación de intento de bloqueo del puerto de Huelva llevada a cabo por el gobierno de Madrid. Disfrazado con el nombre de *Titán*, se acercó a la barra de Saltes y allí fue hundido el 29 de agosto de 1936 en un intento de embotellar la entrada del puerto. No se consiguió el fin propuesto y el *Ita* se refloto ya en 1937 pasando al dique gaditano de Matagorda en diciembre para su reparación definitiva.

Todavía navega, es un barco de pozos, con superestructuras y chimenea nuevas, que alguna vez que otra aparece por la bahía.

### *EL MAYOR PETROLERO ESPAÑOL*

Y ahora, por fin, este cuarto y último *Sardinero* de la Naviera de Castilla, que marca una señal en la historia de la moderna construcción naval española. El mayor petrolero español va a estar empadronado en nuestra matrícula y esto tampoco es nuevo del todo, porque el *Campeador* de la Campsa, el

mayor petrolero con bandera española de antes de la guerra, con sus diez mil toneladas de carga, fue también santanderino de adopción, por pura casualidad, y a raíz de su construcción en 1932. Fue hundido a cañonazos el 12 de agosto de 1937 en las proximidades de la costa de Túnez.



*El petrolero Sardinero. Cuarto buque con éste nombre*

Larga vida para este *Sardinero* y que lo podamos ver, algún día no demasiado lejano, en su propia casa, en la que, de momento, no puede entrar cargado porque se le ha quedado pequeña. Todo es cuestión de proponérselo seriamente, porque el primer y más difícil paso –el parto feliz de la descomunal criatura– ya ha sido dado. Si cunde el ejemplo...



## 89.- UN LIBRO Y UN BARCO

*Diario Alerta, 7 de diciembre de 1965*

*Cantabria Revista del Hogar Montañés, Madrid marzo 1966*

El *Jonás* está pasando por la puerta grande –que es la de las letras– a la historia sentimental de la vida santanderina. El fiel *Jonás*, que no se llama *Jonás* y que no se ha apartado del quehacer de la mar montañesa desde 1887, se ha convertido en uno de los primeros protagonistas de la novela “Cuaderno de Bitácora” de Pedro de Escalante, que ha saltado a los escaparates hace unos meses.

La gente, la mayor parte de la gente, que no tiene hoy tiempo para nada, ni lee ni gasta un ochavo en letras de molde, se conforma con abrir fácilmente los ojos ante la televisión y oír lo que le cuenten los demás. Ni siquiera el *Jonás*, que es una institución en la vida del puerto y de la ciudad, parece despertar la curiosidad y el interés que el libro se merece. Cuando pasen unos cuantos años y sea ya un libro difícil, es muy probable que una nueva generación santanderina ande loca buscándolo. Porque esta clase de obras, retrato vivísimo de una parcela social de la ciudad, para nosotros la más interesante y, por supuesto, la más entrañable, descrita con sabia maestría, con una meticulosidad de objetivo y un dominio absoluto del paisaje y del ambiente, se convierte en el mejor legado para la pervivencia del como y el porqué de toda una época ciudadana.

Para mi, que no sé de letras, el libro tiene ya un mérito indiscutible, que es este de centrar al viejo *Jonás*, casi humano y charlatán, en su vaivén carbonero de Santander a San Esteban, como eje sentimental que enhebra la marcha toda del relato novelado. Y si hubiera habido todavía más espacio para él y menos para los humanos auténticos, aún hubiera subido más el tono original de la obra.

El primer capítulo, con la recalada del costero, los diálogos de puente, de rancho, y el paisaje de la bahía tratado con un primor y una delectación

descriptiva nada común, es quizá, y al margen de la línea dramática del argumento, lo más logrado y para mi lo más bonito del libro.

Pedro Escalante conoce perfectamente las cosas de la mar, las reales cosas de la mar y los barcos, tan difíciles de captar con alguna propiedad para los que no han convivido esta vida tan diferente de la del resto de las gentes. Y lo ha reflejado con singular buen tino en su “Cuaderno de Bitácora”, esta nueva novela que se une a la media docena de relatos españoles –algunos inmortales y en la mente de todos– que han escogido por escenario este monumental y grandioso de nuestra bahía.

Siguiendo este rumbo, Pedro Escalante nos debe todavía mucho más de su envidiable vocación y de la galanura de su pluma. La novela de los barcos de altura montañeses, con sus hombres de máquina y cubierta, sus navegaciones lejanas y su tirón casero desde el último rincón del globo. Buen tema y buen palenque para la maestría de su saber y la originalidad de su buen decir.

A *Jonás* cualquier día lo vamos a perder de vista en un presuroso desguace, pero ya tiene su buena esquela. La seguiremos releiendo entonces para recordarle con nostalgia –toda esa nostalgia inevitable de los barcos viejos– y se nos hará presencia de nuevo con su escandaloso pitar de tren, su negra chimenea humeante, su patente rasa de viejo gánguil y su levantar cuarteles a través de la Magdalena en las madrugadas.

Es un óleo romántico de Abades o de Pérez del Camino, que ha quedado pintado de mano precisa, con pluma de casta, en este providencial “Cuadernos de Bitácora” que lo va a salvar del olvido y de la ingratitud de las gentes.



## 90.- LA PÉRDIDA DEL *MONTE PALOMARES* TÉCNICAMENTE INEXPLICABLE

*Diario Alerta, 14 de enero de 1966*

La tragedia del *Monte Palomares*, ciertamente insólita, absurda y contra todo principio de razón, viene a dar el toque de atención preciso que hemos de menester cada invernada, para recordar que la mar no es cosa de bromas, y que, a pesar de los pesares, sigue inexorable reclamando el tributo de las cien doncellas en vidas y barcos que se la debe por encima de los progresos de la técnica y de los esfuerzos de la humanidad toda.

El *Monte Palomares* era un buen barco, un magnífico barco al que en pura teoría no podía pedírsele más para su completa seguridad, y sin embargo...



*Motonave Monte Palomares de Naviera Aznar*



La Naviera Aznar, una de las navieras españolas de más solera y de más historia, ha sido la escogida por la suerte, la mala suerte, para recibir este cruel revés en vidas y bienes. Su último percance grave, con pérdida de buque, databa de hace catorce años y, renovada prácticamente toda su antigua flota de vapores, algunos de ellos desguazados aquí mismo en Santander, no cabría esperar en sus filas semejante revés.

La vieja naviera bilbaína Sota y Aznar, se fundó como tal sociedad anónima el 1 de marzo de 1906, agrupando 25 pequeñas compañías armadoras de otros tantos buques que regentaba don Ramón de la Sota y Llano. Las peripecias del armamento representativo del tramp español, la Sota y Aznar primero y Naviera Aznar después, en sus sesenta años de existencia, es una historia muy larga, hermosa e interesante, pero no es éste el lugar ni ahora el momento para ello.

Limitémonos a recordar tan solo la lista de bajas en esta naviera de las chimeneas amarillas paja, y de la contraseña blanca con las iniciales, orlada de rojo.

De los 114 barcos que constituyen la lista ejemplar de la flota desde su fundación, 32 se han perdido por naufragio a lo largo de los doce lustros de trajín naviero sin descanso. Es una cifra absolutamente normal. Mirándolo así con perspectiva ya tan lejana, es como se percibe el hondo drama de la mar y los barcos, esos barcos que nos parece han de morir de viejos de tanto verlos, y que normalmente de cada cien, veinticinco se pierden, ¡uno por cada cuatro!, con impuesto escandaloso de vidas.

### *LAS PRIMERAS BAJAS*

La primera catástrofe de Sota y Aznar se produjo a los dos años de su fundación. El 27 de marzo de 1908 se perdía en el paso de Le Four, en las proximidades de Ouessant, a la puerta del Canal de la Mancha, el *Arminza*. Era un carguero de 2.500 toneladas de registro, construido en Inglaterra en 1898 para el propio Sota, tenía pues, solo diez años de existencia.

El 1 de febrero de 1911 se produjo en el Mediterráneo –el tranquilo Mediterráneo– un espantoso temporal de levante. El *Abanto*, de Sota y

Aznar, estaba en el puerto de Sagunto descargando carbón, y allí mismo, atracado al muelle, fue destrozado por el oleaje, hundiéndose y pereciendo absolutamente todos sus tripulantes en número de veintidós. Dentro del mismo puerto se hundieron también otros dos vapores el mismo día.

El *Abanto*, primer barco que llevó la S y la A en la chimenea, se había construido en 1883 en Hartlepool para armadores ingleses y en 1889 fue adquirido por Sota, quién lo había rebautizado *Alcedo*.

Otro buque perdió la naviera en ese mismo año, y fue el *Gorbea Mendi* (primer "mendi" de la compañía), que naufragó sin víctimas el 16 de octubre, en Talonne, en el Plateau de Cronne, cerca de Molene, en el Finisterre francés.

El 9 de mayo de 1912 naufragó al oeste de Sein, en el Pladeu Men Hervé, el *Portugalete*, un barco construido en 1897 para el propio Sota, de unas 2.000 toneladas de registro. Tampoco hubo víctimas en este percance.

### *LA GUERRA EUROPEA*

Hasta los días de la primera guerra mundial no volvió a haber más desgracias en la compañía, pero la barredera de la primera conflagración fue realmente espantosa. La flota de los "mendis" navegó por la zona mas peligrosa, prestando servicios magníficos a la causa de los aliados y a España que, gracias a ello, pudo mantener en línea la recién nacida gran industria siderúrgica nacional. Los "mendis" de Sota y Aznar llevaban el mineral de hierro español y traían el carbón inglés para nuestros altos hornos en pleno desarrollo. El precio fue muy caro.

Al llegar la paz, el gobierno inglés otorgó al presidente de la compañía el título de Sir, en compensación a los servicios prestados. Durante los cuatro años que duró la guerra, perdió la naviera los siguientes barcos:

El 5 de febrero de 1915 naufragaba a la entrada de Newcastle el *Albia*, un hermoso vapor de 3.860 toneladas de carga, que detentaba el record en la producción de dividendos para sus accionistas, a pesar de sus veinticinco años.

En 1916 desaparecía con cuerpos y bienes el *Bakio* en el Golfo de Vizcaya, murieron los veinticinco hombres de su tripulación y se supone que fue torpedeado por algún submarino alemán. Lo mandaba el capitán Jordá, padre del que habría de ser famoso músico.

El 18 de junio chocaba con una mina y se hundía, en un viaje de Newcastle a Bilbao, el *Mendibil Mendi*, un hermoso barco de 4.500 toneladas de carga, construido en Sunderland en 1903.

El 7 de agosto era torpedeado y hundido por un submarino austríaco en el Golfo de Lyon, el *Ganekogorta Mendi*, otra magnífica unidad recién construida en Bilbao, en Euskalduna (el mismo astillero padre del actual desgraciado *Monte Palomares*). Había sido buque escuela de la empresa allá por 1908, y estuvo a punto de irse a pique en 1913 en una varada en Ouessant.

El último buque perdido en 1916, fue el *Oiz Mendi*, que fue también torpedeado el 14 de noviembre. Era igualmente un buque relativamente moderno.

### *EL ARINDA MENDI MUERE EN LAS QUEBRANTAS*

1917 fue un año de pesadilla. El 29 de enero era torpedeado el *Algorta* a veinticinco millas de Ouessant. Era un buque de 3.300 toneladas de finales de siglo.

Antes de un mes se perdía aquí, en Las Quebrantas, el *Arinda Mendi*, el 17 de diciembre en medio de un furioso temporal, y en un accidentado viaje de Inglaterra a Barcelona, cargado de carbón. Ahí se quedó para siempre el antiguo *Mundaka*, con sus 3.715 toneladas y su cargamento, ante los ojos de toda la ciudad.

El día 28 de abril siguiente era torpedeado y hundido el *Alu Mendi*, un barco con diez años escasos de vida, gemelo del *Oiz Mendi* torpedeado, como dijimos, en el mes de noviembre anterior.

El 5 de agosto le llegó el turno al *Begoña*, barco grande de más de 5.500 toneladas, construido en Middlesbro en 1896 y, tres meses después,

exactamente el 5 de noviembre, era torpedeado y hundido el *Lalen Mendi*, de 3.600, un vapor procedente de la Naviera Rodas (adquirida por Sota y Aznar) que había llevado el nombre de *Saltillo*.

El año de 1918 comenzó con el *Udala Mendi*, un casco gemelo del *Ganekogorta Mendi*, también construido por Euskalduna, que naufragaba el 9 de marzo abordado por el correo inglés *Moorby*, a 27 millas de Penzance. Y tres días después, caía en manos de un submarino alemán frente a Skerries, el *Arno Mendi*, de 4.600 toneladas, un veterano que antes se había llamado *Bermeo*.

El 10 de mayo se hundía por explosión de una mina el primer *Anboto Mendi*, también de 4.600 toneladas y también construido por Euskalduna,. Y el 7 del mes siguiente, era torpedeado y hundido el primer *Axpe Mendi*, de 4.800, antiguo *Erandio*.

El *Atxeri Mendi*, gemelo de nuestro desgraciado *Arinda Mendi*, era torpedeado y echado a pique el 29 de agosto. Y la última baja en tiempos de la guerra fue el *Arnabal Mendi*, que el 25 de noviembre de 1918 se fue a las peñas cerca de Socoa, había perdido la hélice a la altura de Cabo Machichaco en una noche de fuerte borrasca y quedó al garete hasta que la mar lo estrelló en la costa francesa.

### LA GUERRA DE ESPAÑA

Vinieron después unos años de tranquilidad, solo perturbada por la pérdida del *Ayala Mendi*, un hermoso paquete nuevo, de 6.500 toneladas, con dos años escasos de edad, partido en dos en el Golfo de Vizcaya, el 30 de julio de 1922, por el crucero-acorazado italiano *F. Ferruccio*, cuando navegaba en un viaje de prácticas.

En 1925 el *Araya Mendi*, también recién estrenado, embarrancaba frente al puerto de Ceuta sobre una laja y una noche, resbalando sobre la piedra, se lo tragó la mar. Era un barco precioso de 6.000 toneladas, gemelo del que habría de ser el *Monte Gorbea* y construido como él en Euskalduna.

El 1 de octubre de 1928 se perdía el segundo *Axpe Mendi* en las islas de Cabo Verde, tenía 6.100 toneladas y siete años escasos de vida.

Y sin más percances llegamos a los días amargos de la guerra de España. Durante la campaña no se perdieron más que el *Jata Mendi*, hundido ex profeso para intentar bloquear el puerto de Pasajes el 12 de septiembre de 1936, y el *Andutz Mendi*, torpedeado por el submarino *General Sanjurjo* y rematado después por la aviación en el puerto de Barcelona. Fue, sin embargo, reflotado y alargado. Ha vivido después 22 años más con el nombre de *Monte Buitre*.

Nada más acabar la guerra y un poco antes de empezar la segunda gran catástrofe mundial, se perdía el *Arantzazu Mendi*, el mayor mercante de España, con 10.600 toneladas, el 9 de mayo de 1939, en aguas de Irlanda, en un viaje de Bougie al Clyde, cerca de Kearney Point.

### LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

La segunda guerra mundial también cobró su buen tributo, si bien los barcos de la Naviera Aznar –que así se llamó desde 1939– no anduvieron esta vez metidos en las peligrosas aguas del Mar del Norte. Pero la guerra era igualmente cruel y así cayeron el 10 de octubre de 1940 el *Monte Moncayo*, torpedeado en aguas de Cerdeña por un submarino inglés. El *Monte Gorbea* –trasatlántico mixto de carga y pasaje– torpedeado por un submarino alemán sin previo aviso, el 19 de septiembre de 1942, en aguas de Trinidad, con pérdida de 29 pasajeros y 23 tripulantes (se hundió en 60 segundos, y fue una de las catástrofes marítimas más dolorosas de la flota mercante española en los últimos tiempos), y el *Monte Igueldo*, torpedeado también por otro submarino alemán frente a las costas de Brasil, el 24 de febrero de 1943. Todos ellos, absolutamente, navegaban en misiones de paz.

En el año 1941, por causa de una cerrazón de niebla, se perdía, el 2 de enero a la entrada del río Guadalquivir, en Bonanza, la motonave *Monte Aralar*, y hasta 1946 no se registra ninguna otra baja. En este año se va a pique, el 20 de septiembre, el *Monte Isabela*, en aguas canarias. Tres años después,

el 13 de noviembre de 1949, se perdía en las traidoras aguas del canal de Bristol, el *Monte Gurugú*, en medio de un horroroso temporal.

Los dos últimos caídos en la brecha fueron el *Monte Negro*, (8.600 toneladas), embarrancado el 22 de diciembre de 1950, junto al rompeolas de Takoradi, y el *Monte Facho*, abordado en la costa de Portugal, el 4 de octubre de 1952, en una cerrazón de niebla.

Y ahora catorce años después –un buen respiro ciertamente– viene este pobre *Monte Palomares* a engrosar la lista en un accidente, como antes dijimos, insólito y espeluznante. Esperemos la llegada del relato de los escasos supervivientes, porque al menos desde el punto de vista técnico tendrá un excepcional interés.

Pero la tragedia, la tragedia humana y la del propio barco, flamante y retador, con su fina silueta modernísima y su engañosa solidez de fortaleza flotante, esa queda ya escrita sin más en el libro negro de nuestra Marina mercantil.



## 91.- TRES *ALERTA* EN LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA

*Diario Alerta, 1 de abril de 1966*

Este *Alerta* mañanero que se nos mete por los ojos entre bostezos y vapores de café con leche, con su olorcillo de tinta fresca y su retizne de fotos y esquelas, también ha tenido sus gloriosos antecedentes en la nomenclatura naval española. ¡Pues no faltaba más!

Y para que no haya dudas entre los escépticos consultantes, vamos a contar algo de los tres vapores de guerra –nada menos que tres– que en poco más de un siglo han sido *Alerta* en las listas de nuestra Marina de guerra. Claro está, que el nombre se presta, por su resonancia militar y avispada, para bautizar unidades de vigilancia y de combate, por eso no es demasiada prodigalidad el que haya habido tres barcos mal contados con este nombre.

### *TENÍA RUEDAS EL PRIMERO*

El primer *Alerta* pertenece a los días de la marina romántica semivelera. Era un vapor de casco de madera, construido en Pasajes en 1845, de 366 toneladas de desplazamiento. Llevaba una caldera de cuatro hornos y una máquina de vapor de cilindros oscilantes de 120 caballos y, por supuesto, se movía a ruedas. Andaba 7 nudos y consumía 13 toneladas de carbón por singladura. Tenía 44,71 metros de eslora, 6,48 de manga y 3,99 de puntal. Era mixto de vapor y vela, con proa de botalón y una chimenea flaca, negra y altísima, que le daba un aspecto ridículo. Su dotación era de 84 hombres.



*Esta fotografía fue tomada en Alicante en 1862, se ve a la izquierda al vapor Alerta con ruedas y casco de madera, y la fragata española Resolución*

Se puso su quilla en el mes de abril de 1845 y se botó el 9 de junio del siguiente. Estaba artillado con dos cañones de bronce rayado del 12 y perteneció al esfuerzo naval isabelino de los años que siguieron a la primera guerra carlista.

La misión de esta clase de buques –los vapores– era la de mantener la vigilancia de las costas, por lo que propiamente no eran barcos de combate en el sentido estricto de la palabra.

En 1856, bajo el mando del teniente de navío don Eliseo Sánchez, estando destinado en aguas de Barcelona, salvó al vapor francés *Oscar*, de la matrícula de Marsella, que había embarrancado en las proximidades del puerto catalán. El emperador Napoleón III premió por ello a la dotación del buque español.

El 23 de junio de aquél mismo año embarcó en el Grao valenciano un batallón de Infantería de Valencia y lo condujo a Cartagena, continuando después afecto al servicio de guardacostas en compañía de otros cuatro vapores de su misma clase, que fueron el *Lepanto*, el *Vulcano*, el *Vigilante* y el *Santa Isabel*.

### *EN LA GUERRA DE MARRUECOS*

En 1860 participó activamente en las operaciones del desembarco español en Marruecos con motivo de la campaña del general O'Donnell. Era buque



insignia de la flota el *Reina Doña Isabel II* y jefe de escuadra don Segundo Herrera, y se embarcó a bordo de la flota el Tercer Cuerpo de Ejército al mando del general Ros de Olano. Con el *Reina Doña Isabel II* navegaban las fragatas a hélice *Princesa de Asturias, Blanca* y *Cortés*. Las corbetas *Villa de Bilbao* e *Isabel II*. Las goletas a hélice *Rosalía* (perdida en la acción), *Ceres, Edetana* y *Buenaventura*. Los vapores *Isabel II, Colón, Vasco Núñez, León, Vulcano, Santa Isabel, Lepanto, Liniers, Piles* y *Vigilante* y, por supuesto, nuestro primer *Alerta*. Acompañaban a la expedición tres faluchos, veinte cañoneros y los transportes *San Quintín, San Francisco de Borja, Marqués de la Victoria, General Alava, Patiño, Velasco, Conde de Regla, San Antonio, y Ferrol*, y una considerable flota de mercantes fletados para el transporte.

El *Alerta*, al mando del teniente de navío don Ángel Topete, cumplió como bueno y horroriza el pensar como podría estibarse en aquél cascarón de 44 metros un batallón completo con su impedimenta, aguantando la travesía desde Málaga a Ceuta y Río Martín.

### EL SEGUNDO UN CAÑONERO

En 1881, ya en el último tercio de su vida militar útil, fue destacado a aguas de Mallorca y finalmente en 1884 es dado de baja en las listas de la Armada saliendo a subasta y vendiéndose con el *Lepanto* y el *Ferrolano*. Se pagaron por él 40.000 pesetas.

Consumió toda su vida activa prácticamente en el Mediterráneo, y además de las comisiones que desempeñó en Barcelona y Palma, visitó frecuentemente los puertos de Alicante, Valencia y Cartagena.

El segundo *Alerta* fue un cañonero de tercera clase –más bien una lancha cañonera– de 43 toneladas y casco de acero, construido en 1895 en Inglaterra por la casa White para nuestra Marina. Tenía 21,3 metros de eslora, 3,95 de manga y 1,9 de puntal. Andaba 10 nudos, estaba armado con un cañón de 42 milímetros y llevaba 22 hombres de dotación.

Pertenecía a una serie de doce cañoneros que encargó a astilleros británicos nuestro Gobierno en las postrimerías del siglo, para ser destinados a la

represión del contrabando de armas en aguas de la isla de Cuba. Seis de ellos se construyeron por White y fueron los *Alerta*, *Ardilla*, *Cometa*, *Fradera*, *Gaviota* y *Golondrina*. Los otros seis por Forrest y fueron los *Estrella*, *Flecha*, *Ligera*, *Lince*, *Satélite* y *Vigía*. Se diferenciaban las dos series entre si en que los de White tenían popa de crucero –en realidad y con más propiedad diríamos que popa de barquilla montañesa– y los de Forrest popa de espejo o cola de pato.

El *Alerta* llegó a La Habana en 1896 y adscrito a las fuerzas navales de aquel apostadero, fue destinado a misiones diversas. La declaración de guerra con los Estados Unidos en abril de 1898 lo sorprendió en el puerto de Cárdenas en compañía del *Ligera* y del *Antonio López*, un remolcador de la Trasatlántica artillado y convertido en cañonero de fortuna.

El 11 de mayo fue atacado entre Cayo Romano y Cayo Blanco por una fuerza naval enemiga integrada por los cañoneros *Willmington*, *Hudson* y el torpedero *Winslow*, sosteniendo con ellos un bravo combate que concluyó con la retirada de los buques americanos, uno de los cuales, el *Winslow*, fue repetidamente alcanzado y gravemente averiado por el fuego del *Alerta* y el *Antonio López*.

Tres días antes había sostenido un corto duelo artillero sin consecuencias esta pequeña fuerza naval española con otra superior enemiga formada por el *Machías*, el *Winslow* y el *Ericsson* cerca de Cayo Mangley.

Mandaba entonces el *Alerta* el teniente de navío don Eugenio Pasquín, allí se quedó en aguas cubanas con la llegada del Tratado de París. El 20 de julio de 1900, el Gobierno español decretó la baja de los cañoneros *Almendares*, *Flecha*, *Ligera*, *Lince*, *Mayari*, *Satélite*, *Vigía* y *Alerta*, y autoriza su venta “in situ”, puesto que no era aconsejable su repatriación a la península por su escaso valor militar, ni por otra parte hubiera sido factible el hacerlo desde el punto de vista marinerero.

### UN BUQUE DE GUERRA A MEDIAS

Y no sería justo olvidar a un tercer *Alerta* que fue buque de guerra a medias y tan sólo por una corta temporada. El tercer *Alerta* era un bou de casco de

hierro construido en 1896 por Cook en Hull (Inglaterra), de 150 toneladas y que llevó en sus años jóvenes la bandera inglesa y en nombre de *Alert*. En 1910 lo compró Barreras de Vigo, y lo puso a pescar en aguas gallegas hasta el año 1914, en que emigró a Málaga cambiando su nombre.

Sin embargo, en 1916 pasa a la Armada como buque auxiliar afecto en compañía de otra menudencia por el estilo llamado *Antonieta* a la base naval de Ríos, en aguas de Vigo, y allí permaneció gran parte de su existencia remolcando blancos y cargando pertrechos hasta que en junio de 1921 es vendido al Ministerio del Ejército para el servicio de transportes militares con el nombre de *Alerta*. Andando los años y concluida “la guerra del moro” vuelve a su condición de arrastrero ahora con el nombre de *Punta Sabinal* afincándose en Málaga, en donde ha continuado años y años haciéndose viejo y pasando de mano en mano como la falsa moneda. Y después a San Sebastián.

Esta es la historia de los *Alerta*, barcos mañaneros y vigilantes, con su quiquiriquí marcial.

Nuestro Alerta de hoy –papel, noticias, fotos, anuncios y deporte– tiene un recuerdo afectuoso para sus viejos “tocayos” navales.

¡Ah! También hubo en la lista infinita de cañoneros españoles del siglo pasado dos “centinelas”, dos “vigías”, dos “guardianes”, un “alarma”, un “vigilante” y hasta un “¿Quién vive?” con interrogación y todo.

Es decir la ronda completa de garita en garita.



## 92.- AQUEL *GRIPSHOLM* QUE REPATRIABA PRISIONEROS

*Respetado por todos, navegaba repartiendo el consuelo de sus cargamentos*

*Diario Alerta, 21 de abril de 1966*

La sección marítima de El Machinero nos trae la noticia de la llegada del *Gripsholm*, un “liner” sueco de 1957, construido en Italia, y que es el segundo paquete de la S.A.L. que viene por Santander en poco tiempo. Una buena cosa para la vida del puerto. Y, sin embargo, con ser ello importante, tiene la noticia un sabor especial, agridulce, en el armario trastero de los recuerdos, para la generación de hombres de mar que conocimos el tiempo apocalíptico de la última guerra mundial, la del “mar cruel”, la de los “U-boote” y los “navicerts”.



*Trasatlántico Gripsholm*

Porque este *Gripsholm* es la edición posbélica del famosísimo *Gripsholm* de aquellos días.

El *Gripsholm* de entonces era un barco celeste que se aparecía en todos los meridianos de la mar, como una lámpara bendita, cruzando derrotas entre los dos bandos en guerra, llevando a su bordo cargamentos de dolor de regreso a la patria. Era el único barco del mundo que navegó, sin descanso, con las cruces rojas en las chimeneas y un enorme letrero en los costados: "Diplomat", y que era respetado por todos sin la menor discusión.

Su misión concreta era la de repatriar prisioneros de ambos campos, fletado por el Departamento de Estado norteamericano, a razón de ¡17.000 dólares diarios! Hizo viajes a Lorenzo Márquez, a Mormugao, a Lisboa, a Barcelona, a Goteborg, a Marsella, a Port Said, a Nápoles, a Palermo,... allí canjeaba sus prisioneros por otros contrarios, con la ayuda de la Cruz Roja Internacional, en una pleamar constante de emociones y lágrimas. El *Gripsholm*, el buen samaritano con la bandera sueca y las dos chimeneas color crema mirando al cielo, era el único barco indiferente, a su modo, al odio de la guerra, que navegaba repartiendo bendiciones y consuelo por toda la redondez del globo.

Se había construido en 1925 en Newcastle para la Svenska Amerika Linien, la más importante naviera sueca del famoso Consorcio Bronstrom, con sus tres coronas reales en el disco azul de las chimeneas. Tenía 18.815 toneladas de registro y fue el primer trasatlántico de la ruta del Norteamérica propulsado por motores diesel, Unos motores diesel Burmeister de antología, que todavía están en pleno servicio al cabo de cuarenta y un años de trabajo ininterrumpido.

La llegada de la guerra desbarató el trajín normal del *Gripsholm* desde Goteburgo a Nueva York, y pasó a convertirlo en un buque internacional al servicio de la caridad, dedicado a la repatriación y canje de prisioneros de los contendientes. Después de terminadas las hostilidades en Europa, aún dio varios viajes repatriando civiles y soldados norteamericanos a su país hasta una total de 27.000 almas.

### *SE HACE ALEMÁN*

Volvió a su tarea pacífica en 1946, tras una importante obra de remodelación, y en 1954 se vendió a la famosísima naviera alemana Norddeutsche Lloyd (el

Lloyd Norte alemán de Bremen) quién, después de lanzarlo la proa y cambiarle las chimeneas, explotándolo a medias con la Svenska algún tiempo, lo echó a navegar definitivamente con el nombre de *Berlin* y bandera germana el 8 de enero de 1955. Fue el primer trasatlántico alemán de la segunda postguerra, y aún navega por ese Atlántico Norte de nuestras borrascas, con los colores de Bremen y las llaves azules cruzadas de su vieja contraseña.

Entonces la Svenska Amerika, construyó en Italia este nuevo *Gripsholm* que hoy tenemos en Santander, y que es el segundo barco de su nombre en la compañía. El nombre célebre del castillo real de los Bernardotte.

No sabemos que tendrá reservado el destino para la historia de este nuevo *Gripsholm* de hoy, blanco y hermoso como un pastel de boda, y con una cubierta menos que el *Kungsholm* que conocimos el año pasado. Pero no es probable que le tenga guardada una más honrosa y más noble que la que correspondió a su antecesor, en medio de la barahúnda universal, cuando todo el mundo había perdido la cabeza y no pocos la vergüenza, según la gráfica expresión de un viejo y prestigioso naviero español.

### *UNA LUCIÉRNAGA EN EL MAR*

Cuando España se asomaba a la mar de todos en guerra, con su vieja flota de candrays bilbaínos renqueantes, para traerse algunos mendrugos de trigo argentino que llevarse a la boca, el *Gripsholm* se nos aparecía a la guardia prima, como un ángel asombroso de paz en la turbulencias del Estrecho, en las recaladas sobre Azores o en el corte del Ecuador por las proximidades de Saint's Rock.

Era un ascua de luz de quilla a perilla, una luciérnaga enigmática sobre la negrura del horizonte, en el recorte de las estrellas y confortaba el ánimo el verle navegar a su buena marcha, 17 nudos. "tan perene", sin el respunte demoníaco del zigzag burlasubmarinos, la cruz roja y la bandera de Suecia al costado y con luz y taquígrafos a raudales para todos los hombres de buena voluntad con ojos y oídos para entenderlo.

Nosotros también llevábamos luces –no tantas ni tan buenas– para alumbrar nuestras banderas del casco y el banderón-mampara, de tabla, sobre la toldilla. Nosotros también nos ganábamos honradamente el pan amargo, y en precio recibíamos pasadas y torpedos, abusos de derecho y de fuerza, y el desprecio de los beligerantes. España no tuvo nunca buena prensa desde César Carlos para acá.

Por eso, el encuentro del bravo *Gripsholm* sobre la raya, con su buena carga de penas aliviadas y su respetada credencial de buen samaritano, nos consolaba entonces no poco. A él, por lo menos, se le consideraba dignamente en su honrosa y ejemplar neutralidad. Éramos como la familia de Lot –los justos ante los ojos del Señor– huyendo del fuego universal de la Pentápolis, por la sublime razón de nuestra sensatez y nuestra real gana. Este *Gripsholm* nuevo y flamante, al cabo de veintitantos años parece que ha venido a recordárnoslo.



## 93.- OTRO VIEJO CABALLO DE LA MATRÍCULA ESTÁ MURIENDO EN PARAYAS, EL *MARIA ELENA*

*Diario Alerta, 11 de mayo de 1966*

Este *Cementos Rezola número 2*, un barco de nombre terrestre y edad razonable, que ha llegado, como sabemos, a morir a Parayas por sus propios medios, directamente, en el mas despreciable de los silencios y sin una lagrima de tinta de imprenta, tiene patente de origen santanderina. Por eso, en su insignificancia naval y a pesar de la modestia de su entierro sin reparto de esquelas, se nos hace obligado un recuerdo.

El *Cementos Rezola número 2*, con otro nombre mucho mas bonito, por supuesto, nació para nuestra matricula en los últimos días de la guerra europea. La flota pejina de vapores había llegado brillantemente a la mayoría de edad con cuatro lustros de experiencia y empezaba la historia chocante y descalabrada de la heterogénea flota de Liaño, que lleno un periodo bien caracterizado de la vida naviera santanderina en el siglo actual.

### *DON LUIS LIAÑO UN GRAN NAVIERO*

El capitán don Luis Liaño, que llevo a armar hasta diecisiete vapores en diferentes etapas, fue una de las figuras más notables y representativas de la época. Cuando se liquidaban las fabulosas ganancias del reciente periodo bélico, empezaban a desintegrarse las más sólidas y antiguas navieras montañesas y el arte económico de la navegación mercante amagaba entrar -y entró- en uno de los periodos más difíciles de toda su historia.

Entonces Luis Liaño constituía la naviera Luis Liaño y Compañía, S.en C., con su hermano Alfredo, don Antonio Huidobro, don Antonio Junco y acaso algún socio más. Para aquellas fechas Liaño había sido ya armador de los



vapores *Ruda*, *Parayas*, *Esmeralda* y *Luis*, y se sabía bien los sinsabores y las sorpresas del negocio.

Dos de los primeros barcos de la nueva sociedad se encargaron a los modestos astilleros de Ardanaz, en Bilbao, junto a la campa del Desierto. Iban a ser el *Antonio* y el *María Elena*. El *María Elena* es nuestro *Cementos Rezola* de hoy.

A este barco se le instaló la maquina y caldera del *Luis*, otro paquete de Liaño, antiguo yate correillo portugués, construido en 1881 en Glasgow, de 418 toneladas de arqueo bruto, y que fue desarmado a medias en Requejada. El casco desnudo se vendió a su vez a un armador bilbaíno –Abaitua– y el 9 de octubre de 1929, todavía con el nombre de *Luis* y la matrícula de Málaga, se perdió en Punta La Mesa, en la playa de Noja, haciendo un viaje carbonero de Gijón a Bilbao para los vecinos Altos Hornos.



Vapor *María Elena* de Luis Liaño Trueba

El casco del *María Elena* se empezó exactamente el 14 de marzo de 1918, se botó el 26 de octubre siguiente, y el 26 de junio de 1919 lo inscribe a su nombre Liaño: *María Elena*, Santander.

### DE AMATXU-BEGOÑAKOA A ITXAS-ZURI

Pero no se hizo viejo en la matrícula. En 1923 se vendía a don Mariano de la Torre, otro armador de Bilbao, que lo rebautiza *Amatxu-Begoñakoa* y así continua hasta que en 1929 lo adquiere la empresa de cementos Rezola y con el número 2 y el propio nombre registrado de la casa, lo pone a navegar.

Durante los días difíciles de la guerra de España, estando en San Sebastian, su nuevo domicilio, en poder de los nacionales, el *Cementos Rezola núm. 2*, que andaba por aguas bilbaínas, fue requisado por la Dirección de Navegación del Gobierno de Euzkadi el 18 de noviembre de 1936, juntamente con el *Lolita Artaza*, el *José María Artaza*, el *Juan Artaza* y su compañero el *Cementos Rezola núm. 1*; todos ellos de armamentos guipuzcoanos. Según la norma del gobierno vasco, tomaron nueva denominación y nuestro *Cementos Rezola núm. 2* cambió la suya por *Itxas-Zuri (Mar Azul)*. Los mercantes requisados por el gobierno de Bilbao llevaban todos el prefijo *Itxas (Itxas-Ondo, Itxas-Zabal, Itxas-Alde...)*

Después de la caída del Norte, quedo internado en el puerto inglés de Cardiff, y allí permaneció hasta que pudo serle enviada una dotación a bordo del crucero-auxiliar *Ciudad de Valencia*, al final de la campaña y, haciéndose cargo del buque, lo trajo a Pasajes. Volvió a ser el *Cementos Rezola núm. 2* de siempre, con su pintura gris y su escarapela amarilla en la chimenea, con ancla y todo. Y así hasta 1966, en que le ha llegado pacíficamente su turno como a cualquiera de los demás mortales.

### UNA EMPRESA DE LOS DIFÍCILES "VEINTE"

El viejo *María Elena* nació a la vida comercial activa en Santander y en Santander vuelve a la nada. Son muchos los testigos mudos de nuestro devenir marítimo que en estos años están desfilando por Parayas: el *Peña Rocías*, el *Mogador*, el *Galicia...* y todavía parece que fue ayer –1932– cuando empezaron seriamente los desguaces de vapores en la ría de Astillero y caían los primeros cadáveres santanderinos: el *Fernando*, el *Ignacia Aguado* y el *Peña Labra*.

Pero este final del *María Elena* tiene la particularidad de ser el del único barco de la larga flota de Liaño, la surtida y renqueante flota de los difíciles “veintes”, que ha venido a morir en casa, si exceptuamos al remolcador gigante *Chita*, una elucubración de dos chimeneas, que fue importado también a la postguerra primera por nuestro naviero.

Los barcos de Liaño, un saldo de toda clase de cacharros con algunas salvedades, fue el último gran esfuerzo naviero montañés del primer cuarto de siglo. Un esfuerzo titánico contra viento y marea, al que arrimó heroicamente el hombro una generación de capitanes, pilotos y maquinistas de nuestra Escuela de Náutica. Mientras en Santander empezaba a entrar el veneno turístico y la bahía se llenaba de escuadras y de velas de recreo, la industria, el comercio y la navegación mercante de todo el mundo se hundía en una crisis espectacular que sacudía los hondos pilares económicos de vencedores y vencidos.

Los barcos se amarraban inútiles, parados, vencidos, por todos los puertos del mundo. Las navieras se arruinaban estrepitosamente sin distingos de pabellón ni contraseña. Los bancos quebraban y los millones de parados eran una fila interminable que daba vuelta a la tierra. En aquellos penosos “veintes”, los “felices veintes” como ahora se dice cuando parece que se han olvidado demasiadas cosas, un marino santanderino se embarcaba en la última romántica aventura de la historia secular de nuestra matrícula: crear una flota fantasma contra toda esperanza. Y le siguieron.

Es una época de la vida de Santander que está pidiendo su crónica sentimental. La época que barrió una generación de empresas, de hombres y de negocios, para dejar paso a una ciudad nueva que empezaba a estrenar su vida en la preguerra española. Los barcos de Liaño, con las diagonales rojas en el rectángulo blanco de sus chimeneas, caían uno tras otro.

Hoy, al cabo de treinta años, liquidamos piadosamente en Parayas –¡*Parayas* se llamó el primer barco de Liaño!– el último recuerdo a flote que de entonces quedaba: el *María Elena*, de Santander.



## 94.- ADIÓS A LA RÍA DE SOLÍA

*El Puente de Astillero a Pontejos cierra un largo y glorioso capítulo de la historia marinera de Cantabria*

*Diario Alerta, 28 de Mayo de 1966*

Cada vez que se acomete una nueva obra portuaria, y en cierto modo ello es natural, se asesta una puñalada trapera al escenario eterno de nuestra bahía, liquidando perspectivas con patente de supervivencia, cegando sin compasión espacios de mar arrinconada o de marisma, abandonando zonas de tráfico para crear otras nuevas y, en cualquier caso, sacrificando a la eficacia más bien fácil, los valores estéticos, el “hábitat” de los recuerdos históricos y por supuesto la anchura pródiga de este valle gris plata, que va, inexorablemente a pasos agigantados, camino de ría laboriosa y comercialmente navegable.

Las circunstancias económicas mandan y no estamos precisamente en un mundo abierto a romanticismos, por eso no brotan escrúpulos si juega interés de por medio, para alancear brutalmente media bahía, desmochar su perfil, rellenar dársenas y playas, encastillar artefactos horribles y avanzar sin duelo hasta el tuétano mismo de la canal.

Así las cosas hemos de respetarlas y amoldarnos a ellas, aunque por supuesto no estemos obligados a comprenderlas íntegramente y, de contado, haciendo uso de nuestro perfecto derecho, llorarlas platónicamente.

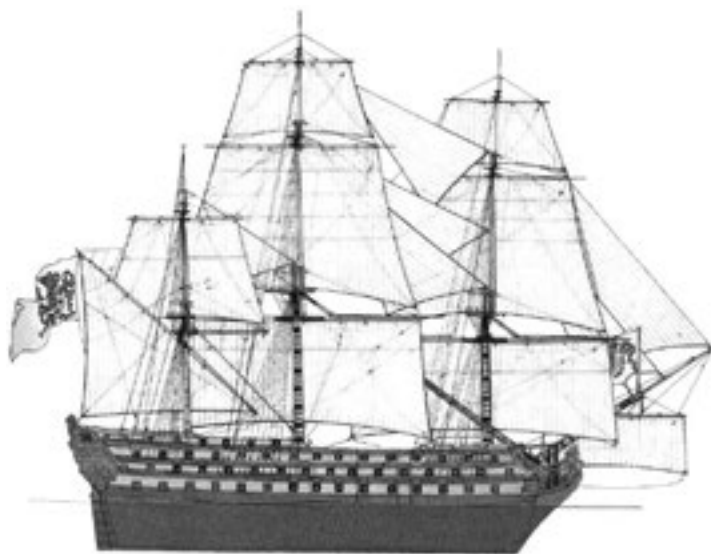
Y ya se sabe que las cosas cambian y bien contradictoriamente por cierto, no pocas veces. Durante la guerra de Siete Años estuvieron fondeadas a la gira en lo que viene a ser la casa 16 del Paseo de Pereda,

aproximadamente, las fragatas inglesas de guerra *Castor* y *Northern Star*, la española *Perla*, de 50 cañones, y la urca *San Juan*.

También sabemos que la distancia entre La Horadada y El Puntal, que en 1788 solo era de 480 metros, en 1870 sólo era de 395. Los 1070 que había entre el Promontorio y la Osa en 1788, se quedaron reducidos a 475 a los cien años de bien poco lucidos trabajos de limpia y dragado. De los muelles de carboneo de la Traslántica, en el mismo Promontorio inaugurados pomposamente el 20 de agosto de 1881 por el vapor correo *Coruña*, hoy ya no queda casi ni el recuerdo, y por supuesto, también convendría no olvidar que ya la reina doña Isabel II tuvo que “apearse” de la *Numancia* en el Sardinero, el 30 de julio de 1876, porque la famosa fragata blindada circunnavegadora calaba 25 pies y tres pulgadas.

Pero todo eso son datos anecdóticos que se vienen al bolígrafo y no hacen demasiado al caso. Porque el caso que hoy nos abruma de pesar, a pesar de todo, es una obra que, es claro, va a venir de perilla a toda una zona sur de la bahía, nos estamos refiriendo al puente de Pontejos. El puente asesino y necesario, que pone definitivamente cruz y raya a una parte importantísima, acaso la más importante, históricamente hablando, de todo un rincón de la bahía que un día fuera zona navegable y corazón mismo del puerto, en el entresijo de sus montañas a tocapanoles.

Como he dicho, no se trata aquí de discutir lo indiscutible, sino de lamentar la necesidad de lo irreparable, y salgo al paso de los “rápidos” que dirán que de allí para arriba ya no subía ni un mal bote desde hace más de un siglo. Pues sí.



*Navío Real Felipe*

### *UN DEFINITIVO “NO PASARÁN”*

Pero allí, aguas arriba, tras la represa petulante del puente de hormigón, que es un “no pasarán” definitivo a toda clase de barcos decentes, es decir, barcos con arboladura y chimenea, se quedan desecados desde media marea los mejores recuerdos de la historia marítima santanderina: en la ría de Solía la huella gigante del Real Astillero de Guarnizo y en la de Tijero la lanzada parda del regato de Heras, con las cepas mochas de sus cargaderos de mineral.

Al pie de Cabarga, en los “portodios” de Solía y Mobargo, estaba en el siglo XVI la puerta que la Universidad de Mercaderes de Burgos utilizaba para abrir el camino de Flandes al paso de la lana castellana, y enfrente, siglos después, el Real Astillero, botando navíos como el *Real Felipe* de 144 cañones ¡y 23 pies de calado!, el *Santo Domingo* de 76 o el *San Juan de Nepomuceno* de 70.

El primer real astillero de las Españas se ha quedado aguas arriba de un puente –el tercero– sobre una marisma de juncos y “polders” sin ventana al

mar. Un puente cerrando el paso fantasmagórico de navíos y fragatas aguas abajo, camino de Astillero.

### *EL OTRO BRAZO*

El otro brazo también fue historia, por él subieron los cargamentos de carbón para la fundición de las fábricas de artillería de Liérganes y La Cavada, y por él se embarcaban en el parque de Tijero las piezas flamantes de artillería, con su relieve de las armas de los Borbones y el nombre trasmerano.

Después vino el mineral, otro episodio notable de la historia económica del puerto de Santander. Allá en San Salvador como telón de fondo, se alzaron los dos cargaderos finales, esperando vapores de toda Europa que subían hasta allí mismo a llenar sus bodegas con el estrépito rubio de las carretillas y la polvareda ocre y gigante, retiznando las superestructuras blancas y el paisaje verde.

El primer vapor importante que subió a San Salvador a por mineral fue el español *Teodoro* en 1878. Entre 1899 y 1905, la draga *Santander*, dos "prietsman" y tres gánguiles, dejaron aquel paraje como el receptor de una casa del Muelle, con cinco metros de agua y 450 de diámetro para el reviro y la maniobra.

Y un poco más arriba, esa serpiente roja de la sangre de los lavaderos, que es la ría de Repalacio, se hacía navegable para embarcaciones menores hasta el cargadero de Heras, hoy un machón ceñido de prados, vacas y tractores.

### *TODO ESO SE VA PARA SIEMPRE*

Y a mitad del camino, en la margen izquierda del cauce, el Cespedón, terminal gloriosa de las excursiones de los "Corconeras", con la crema del Santander decimonónico, un Santander de crinolina, bailes campestres y limonada, con vaporcitos de ruedas, de chimeneas rojinegras humeantes y algunos de ellos, como el *Corconera número 3*, con ¡luz eléctrica y veintidós metros de eslora!

Todo esto, amigos de Santander, lo vamos a enterrar forzosamente para siempre. Ni cargaderos de mineral, ni Corconeras, ni navíos de tres puentes, ni quechemarines para el trajín de las reales fábricas de Liérganes y La Cavada. Lo echamos el cerrojo con un puente rural de no sé cuantos ojos rasgados, que estaba haciendo mucha falta. Me dirán que todo eso ya estaba muerto, y es verdad. Pero quedaba en pie la ilusión imposible de lo hipotéticamente posible. La mar –nuestra mar navegable que es esta bahía que nos abre al mundo y a Dios cada mañana– se acaba ahora, mal que nos pese, en los estribos del puente de Pontejos. La hemos amputado un brazo noble y anquilosado que realmente no servía para nada. Si es que el recuerdo apasionado por la historia del pueblo de cada uno no sirve para nada, como dicen.

La tumba de la fragata *San Jorge*, perdida el 1 de septiembre de 1784 en el bajo Coriño, ya es puro prado terrestre. La *San Jorge*, que se fue a pique como cualquier barco digno que se precie de tal, va a estar hoy enterrada en un solar casi edificable, de secano, ajeno al palpito de los barcos y de la mar. ¡Ea!





## 95.- SUBMARINOS EN LA BAHÍA

*Diario Alerta, 11 de junio de 1966*

Desde que en el mes de junio de 1962 hizo su entrada en estas aguas el *Galatée*, la flota submarina francesa viene a ser cliente casi permanente de nuestros muelles. Con las maniobras Finisterre III en el otoño del 64, llegaron el *Espadon* y el *Requin*. Después el *Roland Morillot*, el *Narval* y el *Requin* de nuevo. Otra reciente visita aislada fue hace un año la del *Narval*, y ahora otra vez el mismo *Narval* con el *Daphne*, prototipo este último de la pareja que se va a construir en España en breve, según sus planos, para nuestra Marina de Guerra.

Sin embargo, la presencia de los submarinos de la flota francesa por nuestro puerto no es cosa moderna. En 1929, desde la base de Brest, nos visitaron los *Requin*, *Narval*, *Dauphine* y *Espadon* –los de entonces, claro está– y en 1933 los *Pasteur*, *Poncelet*, *Argo* y *Achille* con su buque nodriza el *Jules Verne*.

El estreno riguroso de esta clase de unidades en la bahía no fue precisamente bajo la tricolor vecina. El primer submarino que surcó nuestra canal fue el alemán *UC-56*, el 25 de mayo de 1918, es decir, durante la primera guerra mundial. Era un barco construido en 1916, del tipo minador y de unas 500 toneladas de desplazamiento, armado con torpedos, minas y una pieza del 8,8. Quedó internado y amarrado en el Cuadro bajo la vigilancia del torpedero español *Nº 8* y su tripulación fue internada. En 1919 se lo llevaron precisamente los franceses, a remolque, a su país.

Ese mismo año de 1919 se registra la primera llegada de sumergibles españoles a Santander. El 28 de julio hizo su entrada la flotilla integrada por los *A-1*, *A-2* y *A-3*, primeros buques de esta clase que figuraron como unidades combatientes en nuestra Marina, al lado del norteamericano *Isaac Peral*. Don Alfonso XIII los visitó durante su estancia y concretamente en el *A-1* hizo una inmersión en aguas del Sardinero. Los barcos de la serie "A" eran unas menudencias de 300 toneladas, construidos en Italia en 1917.

En el mes de agosto de 1928 llega a Castro Urdiales una flotilla de submarinos españoles compuesta por el *Isaac Peral*, el *B-1* y el *C-2* y después visitaron nuestro puerto coincidiendo con las unidades de la escuadra francesa los *C-1*, *C-2*, *B-2*, *B-3*, *B-4*, *B-5* y *B-6* españoles. El rey visitó personalmente el *C-1*, atracado en una de las machinas de Maliaño.

Al año siguiente, 1929, se celebraron con base en Santander unas maniobras de nuestra Escuadra en las que participaron los cruceros, destructores, torpederos y submarinos. Todas las unidades de este último tipo en servicio tomaron parte en el ejercicio partiendo de nuestra bahía.

En 1930 nos visitan el *B-2*, el *B-3*, el *B-4*, el *B-5* y el buque salvasubmarinos *Kanguro*, afecto a las flotillas.

Este año no hubo maniobras, pero si la gran revista naval coincidiendo con la llegada del rey en el *Arlanza* y el estreno del *Miguel de Cervantes*, recién incorporado a la división de cruceros, toda ella surta en nuestro puerto.

En el año 1932 se llegó a Castro una media flotilla de la clase *B*, el *B-2* y el *B-4*, que luego recaló en Santander, coincidiendo con el soberbio trasatlántico *Asturias* atracado en el muelle de pasajeros.

En el 33 fue la visita de los franceses a que antes nos hemos referido y en 1934, también desde Castro, vinieron los *B-1*, *B-2*, *B-3* y *C-1*, así como una escuadrilla de once hidroaviones de la Aeronáutica Naval con el *Dédalo*, único portaaviones español.

Los años de la guerra de España no fueron en blanco, porque desde muy temprano el Gobierno decidió enviar lo mejor de sus flotillas al Cantábrico, para reforzar la protección de la navegación propia y el suministro a los puertos de Bilbao, Santander y Gijón.

El 25 de septiembre de 1936 llegó a Santander el grueso de la escuadra del Frente Popular y desde aquella fecha hasta el 25 de agosto del 37 varias unidades de las flotillas "B" y "C" fueron asiduas de nuestro puerto.

Los B regresan al Sur, a excepción del *B-6* que fue hundido en Cabo Peñas en una famosa acción.

De los "C", fueron los más fieles a nuestras aguas el *C-2*, el *C-4* y el *C-6*. El *C-3* ya había sido hundido para entonces –el 21 de septiembre– frente a Málaga por un hidro nacional y el *C-5* se perdió frente a San Vicente de la Barquera cuando su comandante intentaba pasarse al campo nacional después de salir de Bilbao, posiblemente el 2 ó 3 de enero de 1937.

En los últimos "C" abandonaron Santander los mandos militares superiores en retirada y en ellos llegaron a Gijón y más tarde a Francia, a excepción del *C-6* que fue averiado por la aviación en Gijón y auto-hundido por su propia dotación el 20 de octubre de 1937, al entrar en aquella ciudad las tropas nacionales.

Durante la segunda guerra mundial tuvimos la visita, absolutamente inesperada, de dos submarinos italianos averiados pertenecientes a la escuadrilla oceánica de Burdeos. El primero fue el *Reginaldo Giuliani*, que entró el 7 de junio de 1942 y se marchó el 13 de julio. Era un barco grande, de 1.500 toneladas y por tanto el mayor submarino que hasta entonces había estado en Santander.

El segundo fue el *Luigi Torelli* que entró en agosto de aquél mismo año y se fue en noviembre, y era prácticamente igual al anterior. Ninguno de los dos llegó a ver la paz y fueron hundidos en aguas del Pacífico, bajo pabellón alemán el primero como *UIT-23* y bajo pabellón japonés el segundo con la distintiva *I-504*.

La primera y única visita de submarinos españoles después de nuestra guerra no se produjo hasta el mes de julio de 1955. Entraron el *General Mola*, el *General Sanjurjo*, el *G-7*, el *D-2* y el *D-3*. También se anunció la llegada del *D-1* pero no vino. Todos eran nuevos en la plaza. Los dos "generales", antiguos italianos *Archimede* y *Toricelli*, adquiridos por la Marina nacional durante la guerra civil, que jamás operaron en el Cantábrico. El *G-7*, antiguo alemán *U-573*, que se había internado en Cartagena durante la segunda guerra mundial y los *D-2* y *D-3*, construidos en Cartagena y entrados en servicio después de la contienda.

De entonces acá jamás hemos vuelto a ver la bandera nacional izada en la torreta de esta clase de buques militares. Como antes decíamos, la flota submarina francesa –ojo a la “force de frappe”– es la cliente habitual de nuestras cantábricas aguas, con la excepción de un par de visitas inglesas, también recientes y que corresponden en septiembre de 1964 al *Narwhal*, que vino acompañado de un destructor y una fragata, y posteriormente a la pareja *Walrus* y *Oleron*, que vinieron con la fragata *Falmouth*.



*Submarino balístico nuclear francés FS-Redoutable*

No sería extraño que *La Redoutable*, el primer submarino francés nuclear lanzamisiles, que ha de entrar en servicio en 1969, escogiera la recalada de Cabo Mayor como primera escala de sus viajes de pruebas.

¿Lo veremos?



## 96.- DOS MESES DE SOL Y DE LUZ

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por su familia*

*Sin título ni fecha*

Cuando las boniteras, emborrachadas de azul y arbolando tres palos, se desmandan hasta Ouessant barriendo el Cantábrico con el aguaje de sus curricanes, las cosas entran ya en razón en nuestra costa para la cuarta marina, la del deporte, que larga todo su trapo para beber nordestes a pleno pulmón. Entonces ya tenemos mar abierta por la proa para todas las embarcaciones de recreo y a fe de singladuras completas al este y al oeste.

Desde hace ya siglos se decía en la mar: *"Paralelo corriendo, tierra encontrando"*. Pero aquí, encaramados en la cresta de Cabo Mayor, en la mediana del Golfo, salvo las recaladas de Peñas y Machichaco y los prudentes límites de la Estaca y Cabo Híguer, todo es navegar en un paralelo feliz, con tierra ensenada al sur para arribadas y proa limpia para ceñir cortando el rumbo de los mayorones en esta carretera del norte, del carbón y el cabotaje.

Con nordestes a un largo se abren para nuestros barcos los puertos de Asturias y un rosario de recaladas en nuestro litoral desde Suances a San Vicente. A fuerza de bordadas, si no saltan los vientos del cuarto cuadrante –que vale más que no salten–, se nos acaba la provincia con los dos escalones del Asón y Castro, para estrenar geografía vizcaína en el Abra, Gorliz y Plencia hasta rebasar la nariz huraña de Cabo Machichaco.

La vela pura –el griego y el latín de la navegación, que dijo José del Río– refugiada en el reducto heroico de la marina deportiva, tiene un campo feliz para repuntar sobre esta carta maravillosa de nuestra costa cuando, por dos meses, se toma un resuello antes de empezar de nuevo a desmelenar noroestes y aguas.

El motor, sin ningún compromiso de ventolas ni calado, aún lo tiene mucho mejor, jugando al escondite con pleamares y reflujos por todas las ensenadas y estuarios de nuestro litoral.

Dos meses de sol y de luz se abren por la proa con una perspectiva realmente excepcional y, sin rebasar las doscientas millas de nuestra base.

Los barcos ya están en el agua, coqueteando esmaltes, barniz y lonas numeradas. Ahora empezarán a desperezar los branques, puntas afuera. Singladuras por cierto mas largas que aquellas del *Cefiro* -el esquife repulido de Andrés- que marineaba por la bahía en Sotileza, cuando la pleamar llegaba hasta los cimientos de los escritorios del muelle.



## 97.- VELEROS EN LA BAHÍA

*Diario Alerta, 24 de agosto de 1966*

La llegada a Santander del *Regina Maris*, con sus tres palos y su estilizado mascarón de proa, sin duda el acaecimiento del puerto más notable desde un punto de vista estético, en los últimos treinta años, ha producido su revuelo emocional entre la perenne afición pejina que vive, no diremos de cara a la mar, pero sí, al menos, de cara a la bahía, con una constancia digna de mejor suerte.

Por eso es cosa de recordar un poco las visitas de veleros notables a nuestras aguas. La lista es fabulosa, interminable, particularmente por lo que a los últimos lustros del siglo pasado y a los primeros del presente se refiere. Hay que espigar un poco a la buena de Dios, lo que realmente parece más “conspicuo”, como dicen los derroteros ingleses del Almirantazgo.

De la vela –la vela pura– dijo un día el inolvidable José del Río, poeta y capitán, que era el griego y el latín del arte de navegar. Es cierto, y para dar mayor propiedad a la frase convengamos con él en que, como las lenguas muertas, la vela, la ciencia de la vela grande, tiene el tirón notable de lo difícil, lo perfecto, lo preciso, lo bello y lo, hoy, comercialmente inútil. Pero ahí está el suceso, la llegada de un bergantín-goleta de tres palos, aparejado a la clásica, ha producido mayor impacto sentimental en la ciudad que todo el trajín portuario de años y años con buques corrientes cada vez mayores y mas logrados.

### *EN LAS ÚLTIMAS DECADAS*

En las últimas décadas del siglo pasado, cuando el reino de la vela todavía se mantenía, aunque tambaleante, podríamos recoger la llegada a Santander de cientos de buques notables por su porte, su historia o su aparejo. Y el primer puesto, el de honor, corresponde, como es natural, al último vaso construido en el Astillero en 1871 sobre La Planchada, que fue la hermosísima fragata *Don Juan*, de Pombo, que vino a unirse a otros veleros de su contrasena (la *D<sup>a</sup> Flora de Pombo*, la *Pombo*, la ... -), verdadero orgullo de la matrícula santanderina.



*Fragata Don Juan. 1890*

Fue el mayor velero montañés sobrepasando a la *Pasiega*, la *Dóriga*, la *Ecuador*, la *Hermosa de Trasmiera*, etc., etc. Tenía 1.160 toneladas y 200 pies de eslora, y fue el canto del cisne, soberbio de verdad, de la navegación velera, harinera y romántica del Santander decimonónico. Se vendió en septiembre de 1891 a unos armadores de Friedristad en 50.000 pesetas. Zarpó de aquí en el mes de octubre, y no regresó jamás. El 10 de diciembre de 1893 se perdía en un viaje de Nueva York a Goteburgo.

De los últimos años del novecientos merece recordarse la fragata rusa *Néstor*, subastada públicamente en la bahía en 1885. La americana *Robert Dixon*, de 1.367 toneladas, que estuvo cuatro días al garete sobre la costa y al fin pudo ser salvada por el remolcador *Hércules* y metida en Santander con sus 100.000 latas de petróleo. Era diciembre de 1888.

Entre los buques escuelas a vela mas dignos de recuerdos figuran las fragatas alemanas *Charlotte* (3.760 tons.) y *Stein* (2.856), la sueca *Saga* (1.535) y la noruega *Normen*.



## VELEROS EXTRANJEROS

Sin embargo, es ya en el siglo actual cuando tenemos las visitas de los buques a vela más grandes y perfectos, y dentro de ellos varios de pabellón mercante de los que realmente han hecho historia en la navegación de su clase.

Solo vamos a citar unos pocos: los franceses *Laertes* y *Laennec*, el español *María Teresa*, los noruegos *Steinsund*, *Svagen* y *Caracas* y por encima de todos ellos, con un record excepcional, espectacular e inolvidable, los alemanes *Magdalene Vinnen*, *Peking* y *Padua*.

El *Laennec*, de 2.229 toneladas y 1.902, era un barco de casco de acero, macizo, blanco, de tres palos, aparejado de brick-barca. El *Laertes* vino en 1911. Estando amarrado en el muelle saliente de Albareda, un surazo le rompió las amarras y lo arrastró sobre el vapor alemán *Rhein*, al que causó graves averías. Quedó varado, fue reflotado y reparado aquí mismo en el dique San Martín.

El *María Teresa* era un pailebot de cuatro palos y 1.300 toneladas, construido en 1902 y matriculado en Valencia en 1918. Entró de arribada con una vía de agua en 1919. Al año siguiente se perdió.

Los tres noruegos citados fueron navíos de categoría: el *Steinsund* corrió serio peligro frente a Cabo Mayor en 1915 y entró también de arribada. El *Caracas* y el *Svagen*, los dos fragatas de tres palos, fueron barcos muy notables, particularmente el primero por su impresionante belleza. Estuvo en el dique de Gamazo. El *Caracas* entro con el mastelero de mesana desarbolado.

El primer alemán sobresaliente fue el *Magdalena Vinnen*, segundo de este nombre en su importante compañía, que entro el 26 de octubre de 1925. Era un barco de bandera, construido por Krupp en el 1921, con cuatro palos, aparejado de barca, casco de acero de 3.476 toneladas y alojamientos para cincuenta agregados. Un autentico "cabohornero" de primera especial. En 1936 paso a ser buque escuela de la Nordutsche Lloyd como *Komodore Jhonson* y después de la segunda guerra mundial fue entregado a Rusia en concepto de reparación de guerra.



*El gran velero Peking de Naviera Laeisz, atracado en 1932 en el muelle de Albareda de Santander. Por su popa se ve el vapor Cabo Razo de Ybarra y Cía.*

### *OTROS BARCOS NOTABLES*

La pareja –extraordinaria pareja– *Peking* y *Padua*, de la famosísima naviera Laeisz, armadora del *Pamir*, naufragado trágicamente hace unos cuantos años, entró en 1932, cargada de nitrato de Chile y atracó en Albareda. El *Peking* había sido construido en Blohm Voss en 1911, casco de acero, cuatro palos y aparejo brick-barca con 3.152 toneladas de registro y más de 5.000 de carga ( era cien toneladas mayor precisamente que el infausto *Pamir*). Fue buque-

escuela de su naviera. En 1932 se vendió a Inglaterra, en donde con el nombre de *Arethusa* sirve todavía como buque-escuela amarrado en el colegio náutico de Shaftesbury Homes.

El *Padua*, igualmente brick-barca de cuatro palos, casco negro de acero, 3.064 toneladas de registro y 4.800 de carga, se construyó en 1926 en Wessermunde. Fue la última palabra de la navegación a vela, con 36.500 pies cuadrados de trapo y alojamiento para cuarenta Alumnos de Náutica, además de su tripulación normal. También este barco después de la segunda guerra mundial pasó a poder de Rusia a donde fue llevado desde Flensburg, en donde había estado amarrado. Ha servido en la flota mercante soviética como buque escuela con el nombre de *Krusenstern*. Ni él ni su compañero de suerte, el *Magdalene Vinnen*, figuran ya hoy en día en los registros de la flota roja.

Estos tres grandes "limejuicers" alemanes, los mayores veleros de todos los tiempos que han estado en Santander, Fueron un espectáculo maravilloso y memorable. Sus mastelerillos se aupaban por encima de las casas del muelle fisgando las buhardillas de toda la ciudad, y era una pura gloria el contemplar el tejido exacto de su jarcia prócer y la diablura arrebatada de sus flechastes trepando al cielo 170 pies. Su estampa no se olvidará fácilmente de la memoria de todos los santanderinos de entonces.

### BUQUES ESCUELAS

Entre los buques-escuelas puros de esa época, tenemos en 1921 la llegada de la famosísima corbeta *Nautilus* de la Marina de Guerra española. En 1924 la fragata noruega *Tordenskjold*, también en los veinte la barca alemana *Niobe*, que había de perderse trágicamente en el mar Báltico en 1932, y en 1930, en riguroso estreno, la esbelta barca escuela española *Galatea* (1.620 toneladas) con aprendices marineros, que todavía existe amarrada y desabarloada en Ferrol.

Como buques veleros de recreo excepcionales entrados en la bahía en aquellos años hemos de reseñar al *Hussar*, norteamericano, de cuatro palos. Al *María del Carmen Ana* (antiguo *Meteor* del Kaiser) español de Echevarrieta. Al *Yolande*, también americano, y al *Ailéé Francés*, de tres palos y aparejo de paillebot.

Durante los días de la guerra tuvimos el 25 de junio de 1940 la visita inesperada de un pailebot portugués de cuatro palos, el *Milena*, que vino de Francia con refugiados holandeses. Y el 15 de febrero de 1947 nos visito el tres palos alemán *Glükauf* que se dirigía a Grecia, país al que había sido asignado por los aliados en concepto de botín de guerra.

Finalmente, el 22 de junio de 1954 entró el *Eagle*, buque escuela del Coast Guard norteamericano, antiguo *Horst Wessel* en la Marina de Guerra alemana en 1945, que correspondió al gobierno yanqui en el reparto de la paz. Es un brick-barca de 1.634 toneladas, moderno, airoso y elegante. Volvió de nuevo en 1963.

Solo a vuelapluma, sin excesivo rigor, hemos traído al recuerdo la lista grande de veleros notables que nos han visitado. Sí, éste *Regina Maris*, que por su porte no es gran cosa, pero por cuanto de insólito y fabuloso tiene hoy en día su recalada, ha merecido la atención apasionada de media población, debe ser anotado con letras capitulares en la historia anecdótica del puerto y los muelles. El *Regina Maris*, un viejo casco maravillosamente habilitado, un sueño para toda una vida, ha entrado un día en olor de novela romántica y tal como entró, sin decir nada, se ha marchado ante la admiración de la familia del chapapote y el asombro de los veraneantes terrestres, que han contemplado por sus propios ojos una escena al vivo de "Molinos de viento" con decoración natural. Y sin plaza Porticada.



## 98.- UN VIEJO AL SOL

*De trasatlántico a correílo pasando por Alhucemas*

*Diario Alerta, 16 de septiembre de 1966*

Cada mes con una regularidad de correo importante, el *Romeu* asoma su penacho de humo negro y espeso por la medianía de la boca del puerto, y pasea la elegancia vieja de su vieja silueta canal arriba, con aire de tarjeta postal.

El *Romeu* es una institución en la flota mercante española, y hoy por hoy –triste privilegio de los años– uno de los buques vivientes españoles con mayor número de entradas en esta bahía. Él y su gemelo el *Escolano*, desguazado ya hace un par de años, han venido siendo la pareja feliz y platanera haciendo puente desde Pasajes a Canarias sin descanso.

Y sin embargo, estos dos barcos no nacieron para esa línea, porque se estrenaron en 1920, nada menos que como auténticos trasatlánticos para la línea Nueva York-Barcelona, que entonces pretendía establecer la Trasmediterránea. Realmente es insólito hoy en día el imaginarse al pobre *Romeu*, un correíto de palangana, atravesando el Atlántico Norte, con sus invernadas horribles y sus borrascas en procesión, cargado de pasajeros. Pero esta es la mejor prueba de la relatividad de las cosas y lo que ahora es difícilmente concebible y a todas luces una locura, entonces –hace 45 años– era una cosa perfectamente buena y normal.

La Trasmediterránea, que en este año de 1966 va a cumplir el medio siglo, se constituyó el 25 de noviembre de 1916 por fusión de diversas navieras levantinas que servían las líneas subvencionadas de soberanía. Entre ellas, y como aglutinante primordial, figuraba la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África, que aportó nada menos que dieciocho barcos en activo y cinco en construcción. Cuando el 1 de enero de 1917 echó a andar la Trasmediterránea, contaba cuarenta y ocho buques y un capital de cien millones de pesetas, cifra entonces realmente respetable.

### *LA PAREJA ROMEU-ESCOLANO*

Pues bien, entre los cinco barcos en construcción que aportaba la Valenciana, estaba la pareja *Romeu-Escolano*, orgullo de la marina mercante nacional, que se construía en los astilleros de la Constructora Naval en Cartagena. Estos dos barcos, de 3.100 toneladas de registro bruto, iban a ser dos importantes unidades; las mas importantes de la flamante compañía del gallardetón rojiblanco.

El *Romeu*, este supérstite que todavía nos visita, fuel el primero de los dos. Se botó en noviembre de 1918, mientras que el *Escolano* no se entregó hasta 1920, y sin embargo ha sido el que menos ha durado.

Cuando entraron en servicio se destinaron, como hemos dicho, a una línea nueva y experimental: la línea Barcelona-Cádiz-Nueva York. A raíz de la primera guerra mundial se produjo un notable boom en el comercio hispano-americano, con proliferación de líneas y servicios marítimos entre ambos países y participación activa en ellos de ambos pabellones. Así, en esta euforia náutico-mercantil a través del charco, la Trasmediterránea se embarcó en la aventura. Una aventura que solo duro un año, porque en 1922 fue abandonado el servicio.

Al poco tiempo, nuestro *Romeu* hubo de participar en las operaciones militares de la campaña de Marruecos. Ya en 1921 hizo su estreno en Santander conduciendo tropas de relevo y así se mantuvo en el carrousel logístico de la guerra, llevando y trayendo hombres al son de la marcha de los acontecimientos. El 8 de septiembre de 1925, al mando de don Silvestre Sensat, integrado en la tercera flotilla del convoy de la brigada Fernández Pérez, transportaba el parque móvil, las reservas y la artillería a la playa de Alhucemas, formando en línea con sus compañeros *Roger de Lauria*, el *Villarreal* y el *Cullera* con dos aljibes.

### *CUARENTA Y SIETE AÑOS*

El 10 de septiembre de 1933 abordaba y echaba a pique al mercante *Echano*, de mil toneladas, perteneciente a la Naviera Elanchove, un antiguo montañés

que había largado los colores de nuestra matrícula bajo la contraseña de Liaño con el nombre de *Luisa*.

Durante los días turbios de octubre de 1934, la pareja actuó de transporte y aquí vinieron con heridos y contingentes de soldados procedentes de Asturias. Pero la guerra de verdad ya estaba cerca. Cuando vino, separó definitivamente a los dos gemelos. El *Romeu* quedó en la zona nacional y casi ininterrumpidamente actuó como autentico correo civil entre la península y las Canarias. El *Escolano* quedó en la zona enemiga y acumuló un anecdotario copioso de sucesos, como sus viajes a Rusia por el Mar del Negro, su participación pasiva en el famoso combate de cabo Cullera y su internamiento final en Port Vendres.

El *Romeu* a pesar de todo, vive con sus bien llevados cuarenta y siete años, su porte digno de correillo serio, con la encomienda de la línea "dura" de su contraseña, siempre por el Atlántico, rompiendo mares y mareando viajeros desde la Marola a las Banchas.



*Vapor Romeu de la Compañía Trasmediterránea*

La salida del *Romeu* camino de la "chata" de Ambrose, hace ahora cerca de medio siglo, debió ser impresionante, y nos imaginamos al viejo correillo, entonces negro y flamante, encristalado y con la regaldas cuajadas de

pañuelos en un semáforo de adioses con la Alameda de Apodaca. Y su batallar ingente entre arfadas de espuma, macheteando noroestes, escupiendo mares por toda su cubierta corrida y consumiendo trenes de carbón en la brega incansable por los seis hornos de sus calderas.

El *Romeu*, este *Romeu* de hoy que se nos hace pequeño y temerario para llegar a La Coruña, sería un cubilete de dados borracho sobre los temporales del Atlántico en quince días de navegación, y espanta imaginar el “confort” de mártir de sus pasajeros –sardinas en lata– en semejantes viajes de pesadilla.

Pero así son las cosas. Cuando los autobuses de la City de Londres se quedan desfasados vienen a Madrid y cuando los tranvías de Miranda envejecen emigran a cualquier capital de provincia de tercera fila. Es el descender inevitable hacia el fin.

Cuando se ven por esas carreteras venerables “jardineras” convertidas en motivo romántico de adorno de parques o en oficina de emergencia para el Turismo, inevitablemente se nos va la imaginación tras el viejo *Romeu* para el que no podrá haber ningún jardín, ninguna whiskería, ni ningún retiro sofisticado que le salve del soplete. Mala suerte.





## 99.- LA MATRÍCULA SANTANDERINA

*Artículo procedente de su Archivo personal donado por la familia  
Revista Oficema, entre 1966 y 1969*

Un cuarto de siglo largo en la historia de nuestra marina mercante es suficiente para hacer cambiar muchas cosas en el signo del desarrollo de la flota y en sus específicas misiones. Si además estos veinticinco años son, tal como los últimamente vividos, de excepcional trascendencia en el mundo con recuento de guerras, adelantos técnicos impresionantes y trastocación total de los conceptos económicos y de los mercados internacionales, no es de extrañar que nuestras modestas flotas mercantes del litoral hayan evolucionado en la misma forma y en escala proporcionada a los grandes acontecimientos, plegándose al imperativo del pan nuestro de cada día y al cúmulo de dificultades, cada vez más grandes, que el devenir del negocio naviero privado y de tipo cuasi-familiar –típicamente español– ha venido experimentando hasta llegar a situarle a fil de muerte.

La guerra española con su cifra ingente de pérdidas y secuela de liquidaciones navieras; la guerra mundial con el artificioso reflorecimiento improvisado de la navegación tramp; el injusto bloqueo que nos obligó a rebozarnos en una economía marítima alicorta y casera; la crisis mundial con el derrumbamiento masivo del negocio y las tendencias evolucionistas de la economía nacional, fueron otras tantas guiñadas decisivas en el rumbo de nuestra navegación mercantil y el desenvolvimiento de la vida de nuestras navieras y de sus planes de construcción.

Desaparecidos negocios sólidos, se fusionaron otros, evolucionaron los más y nacieron no pocos nuevos dispuestos a la batalla diaria del mundo de los fletes.

La matrícula santanderina, cuando llegaron los días de nuestra guerra estaba constituida –prácticamente reducida a la nada– por los restos de tres importantes navieras venidas a menos por la crisis del negocio. Los únicos

buques de altura eran el *Alfonso Pérez*, el *Esles* –ambos amarrados– y el *Rita García*. La flota menor la constituían la Naviera Montañesa, tan solo con un barco el *Río Miera*, Vapores Costeros, con una docena de buques de pequeño cabotaje. Lafuente con cuatro costeros inferiores todos ellos a cuatrocientas toneladas y Pérez y Cía, con otras dos unidades de porte reducido.

A esto había venido a parar la vieja matrícula de mar de los grandes armamentos veleros de los siglos XVIII y XIX y de las importantes navieras de vapores del principio del XX.

El *Alfonso Pérez*, tras haber sido convertido en funesto barco prisión, fue puesto en servicio por el gobierno rojo con el nombre de *Cantabria* y finalmente hundido en el Mar del Norte por el crucero auxiliar de la Flota Nacional *Ciudad de Valencia*. El *Esles*, puesto también en servicio por el gobierno republicano, tras de dar algunos viajes fue capturado en Bilbao a la entrada de las tropas nacionales. Se desguazó inoportunamente en 1939 antes del estallido de la segunda guerra mundial. Así pues, de entre las antiguas compañías de altura, únicamente el *Rita García* llegó a los días azarosos de nuestra paz en medio del conflicto general de la Humanidad.

Un nuevo capítulo se abre para la matrícula huérfana prácticamente de unidades de altamar en un momento en el que su posesión hubiera significado un renacer vigoroso al amparo de los fletes de emergencia. Hasta después de la gran contienda no empezó la resurrección de la matrícula en forma ajustada a los tiempos. Ya no son las clásicas sociedades navieras potentes las que detentan el señorío de la mar, sino grupos de armamentos producto de aportaciones múltiples que se confían a la gerencia de navieros expertos para conducir el timón de sus respectivos negocios marítimos. Los desembolsos que en la actualidad requiere la modernización de los buques escapa al antiguo y clásico concepto del armador-amor o del grupo de amigos y parientes.

Siguiendo esta línea de carácter universal la Naviera Montañesa, de antigua tradición local en el negocio, aunque ciertamente no la más destacada, inicia una página, la más brillante, de este nuevo capítulo que empieza con la incorporación del *Río Nansa* y en torno a sí conglomera, hasta el momento actual,

en diversas etapas nada menos que las siguientes firmas navieras: Naviera de Castilla, Naviera Estelar, Cía. Vasco-Cantábrica, Fernando M<sup>a</sup> Pereda, Pereda y Cía., Transportes de Petróleos e Hispano-Cubana de Navegación.

Los buques que pasan en estos años bajo sus contraseñas son los siguientes: *Río Miera (1º), Río Pas, Río Tajo, Río Deva, Río Besaya (2º), Río Miera (2º), Río Jiloca, María de los Dolores, Río Cubas, Bonifaz, Piélagos, Villafranca, Villanueva y Minas Conjuero.*

La importancia y la trascendencia que para la matrícula y la vida local ha supuesto la generación de este grupo naviero es obvia y su destacadísima posición en el panorama nacional es bien conocida de nuestros lectores.

Con características parecidas en cuanto a su estructuración y promoción viene a continuación el grupo que engloba a Naviera Astro, Unión Atlántico, North Bulk-Carriers y A. Yllera. Su origen tiene también solera en la vida marítima local aunque no procede específicamente del sector naviero. Comenzó este grupo evolucionando del ramo pesquero de altura y en sucesivas etapas ha armado los buques: *Peña Vieja, Peña Labra, Canopus, Urgull, Altair, Astro, Yebala, Salitre y Ave.*

Las grandes empresas provinciales de siderurgia y minería han promovido, aun dentro del cabotaje nacional, el desarrollo de pequeñas flotas especializadas para sus usos domésticos. Así por ejemplo la siderúrgica Nueva Montaña, sin flota propia desde la primera guerra mundial, ha puesto a su servicio sucesivamente, aparte de una considerable flota menuda de costeros en régimen de fletamento continuado, los vapores: *San Emeterio, Río Miera y Galdames.* Dentro de éste, que pudiéramos llamar subgrupo industrial, se encuentran los costeros *Cartes y Mercadal* de Minas de Cartes, los *Leo y Aries* de Naviera del Cantábrico y hasta hace unos años el *Sniace*, el *Arnao* y el *Inogedo*. También con destino exclusivo a la industrial local navega el maderero *Socogui.*

Entre los armamentos de pequeño cabotaje se mantienen heroicamente las tres flotillas clásicas, a saber Vapores Costeros, Lafuente y Pérez, según su orden de importancia.

De los doce vapores que poseía, al fin de nuestra guerra, la primera de estas compañías, hoy solo navegan 8 (*Carmen, Chonga, José G. Trevilla, María Santiuste, Mariavi, Marta Junquera, Paco García y Toñín*).

Lafuente perdió en accidente dos de sus vapores (el *Astillero* y el *Juanes*) y puso en servicio uno nuevo (*N. Lafuente*).

Pérez enajenó el *Josefa* conservando el *María* e incorporando a su esfera la Marítima Torrelaveguense.

Fuera ya del ámbito local, pero conservando la matrícula santanderina por afección o por nacimiento, deben destacarse las dos modernas motonaves *Libra* y *Escorpión* de Promasa, las tres de Pombo (*San Floro, Miguelín Pombo* y *Joselín*), el *Mechelín* de Naviera Sotileza, el *Tercio Montejurra* y el *María Noriega*. Durante los años de guerra pasaron por la matrícula mercante el *Pombosa*, el *Somosierra* y el *Guadarrama*.

Este es, comentado en breves líneas, el relato de la última evolución y de la situación actual de la flota comercial montañesa que se pliega como es lógico a las circunstancias del momento naviero español, pero que dentro del mismo ha demostrado una vitalidad y pujanza –heredada por las nuevas generaciones de la vieja solera marítima local– capaz de levantar y mantener un puesto destacado aún frente a las adversidades de todo orden que vienen bloqueando al negocio de los barcos.

Los escritorios del muelle, a pesar de los tiempos contrarios, siguen avanteando.



## 100.- EL PRIMER NOROESTE Y EL ÚLTIMO *SILDA*

*Diario Alerta, 12 de octubre de 1966*

La recalada del primer temporal del noroeste, el cordonazo, con su escandalosa de sures y su bendición generosa de aguas mansas, nos ha traído, además de la alegría húmeda y suave del reencuentro tras un largo e insólito verano, una nota marítima triste y humildísima, sin trascendencia apenas, y que ha tenido por escenario ese marco entrañable del espigón de José del Río, en Puertochico, con sus ojos negros de medio punto, su parrocha heterogénea de embarcaciones menores, sus cadáveres insepultos en el último escalón de lo inútil para la mar y los negocios, y su trajín temprano de las lanchas de los Prácticos, las pinazas areneras y los gasolineros negros de los amarradores.

Entre la surada y la virazón del cuarto cuadrante, en el estertor agónico de cabos podridos y de tabla pasmada, el *Silda III*, el último balandro de don Ángel Pérez, atortorado contra los cascotes vivos, aburrido al fin, ha venido a morir a la rampa del este, en la dársena de Molnedo, sin más aviso que el silencio elocuente de su falta en la andana del malecón.

El *Silda* ha muerto casi con las botas puestas, que es final lógico y decente para cualquier barco sin distinción de clases ni tamaños. Pero lo han hecho astillas –y plomo– al filo de la primera borrasca seria de un otoño que llega presuroso y avergonzado de su retraso, zarandeando costeros, desplumando árboles y cerrando contraventanas a las seis de la tarde.

La fina tablazón despintada y abierta, ha vuelto al polvo en el último rincón pejino de la ciudad y del puerto. Es el merecido descanso a su larga vida, aburrida de puro inútil desde hace muchos años, sin otra misión que la propia

lealtad a su destino y su estoicismo deportivo y consecuente frente al paso del tiempo y de los tiempos.

El *Silda III*, vencedor de regatas, calofrió blanco de lonas en las viradas por adelante, con su copioso bagaje de anecdotario real, sus buenos ocho metros fuera de puntas y el polisón horrible de su orza, que es el truco escondido de la acrobacia naval de la vela, ha caído al fin, dejando un sitio que no volverá a llenarse. Porque los años pasan.

Repasando el epistolario de don Ángel –inevitable tras el perforce– me encuentro con una carta suya del 30 de junio de 1953, fechada desde su casa del Muelle, cuando ya contaba 83 años, en la que me dice:

*“Estoy con un catarro que tal vez haya cogido en la finca de Cabo Mayor, en mayo. La broma dura ya 42 días y no tiene traza de quitárseme. Veremos si en el Silda III y con nordestes frescos logro dejar los microbios por la popa...”*

Constancia ejemplar la del viejo armador a la inglesa y la de su último barco, un ocho metros de placer y regata, que ha venido a ser para la generación nuestra un hito final. Algo así como la berlina de doña Petronila Pombo con sus dos caballos vecinos en la plazuela del Cuadro, o como el último tranvía de Miranda, amarillo y sucio, asomando el ojo triste de su farola apagada, por el cocherón de Canalejas.

El *Silda III*, como el *Nani* y el *Cory*, se ha ido definitivamente. El último vestigio a flote de una época demasiado lejana, superada y olvidada, con sus cosas buenas y sus cosas malas –como todas– pero con su encanto indiscutible tras el catalejo de la distancia.

Cuando se van borrando indefectiblemente del inventario de los vivos –hombres y barcos– nombres y nombres, sin vuelta posible en la cuenta atrás, el remusgo se nos llega hasta el alefriz de los tuétanos y se nos estremece la arboladura de quilla a perilla, porque el patrimonio amable se nos va de las manos y nosotros con él.

Del *Silda*, el viejo "*Sildón*", cochambroso e irreverente entre la galanura moderna de fuerabordas y snipes, con su vejera noble y arruinada, recomido de broma y porrete frente a las casas de Castelar, sólo nos queda ahora el recuerdo de viejas crónicas deportivas de sociedad, y el sillón historiado con su nombre –el del primer *Silda* perediano– que se conserva en el senado del venerable Club de Regatas, tras los balcones que miran a la calle del Martillo.

Entretanto han llegado las lluvias, rebuscamos la gabardina, y salimos calle adelante, al encuentro de un nuevo invierno atlántico, por la misma estela del *Silda*. Todos en la misma regata y siguiendo sus aguas, hasta que el Gran Jurado arríe la bandera, la nuestra.



## 101.- AHÍ VIENE UN BARCO DE 48.000 TONELADAS

*Diario Alerta, 12 de noviembre de 1966*

En hablando del rey de Roma se nos va a asomar por la boca del Este, de aquí a muy pocos días, el mayor “peje” que jamás haya recalado sobre nuestras aguas y que haya franqueado el canal del puerto. Un petrolero de 48.000 toneladas de peso muerto –el mayor del mundo en 1954, fecha de su construcción– que viene al desguace en Parayas.

Claro que no es lo mismo llegarse a morir sin preocupación de calados ni mareas, sin cálculos de trimado y sin miedo a los golpes, que el hacerlo conforme a ordenanza y siempre a flote, como dicen las pólizas de fletamento. Pero el hecho elocuente queda ahí, el *Al-Malik Saud Al-Awal*, gigante un día en la flota de Onassis, con sus 778 pies de eslora (142 más que el *Canarias* y 17 más que el propio *Sardinero*), se nos viene entre boyas alijo y atoado por el remolcador polaco *Jantar*, suavemente, tranquilamente, sin guardia a formar, sin chin-chin de prensa y sin reparto de recordatorios para los escépticos de conveniencia.

El *Al-Malik Saud Al-Awal* se construyó hace doce años en los astilleros alemanes de Howaldtswerke, en Hamburgo, para la flota fabulosa de Onassis, en un momento álgido de la batalla griega por el cetro del tráfico marítimo mundial. Los periódicos, entonces, se escandalizaron y se alarmaban por el acuerdo pactado entre el monarca Saud de la Arabia y el armador heleno, por el que éste se reservaba de hecho el monopolio del transporte de crudos de toda la producción de Bahrein. La primera unidad, bautizada con agua santa de la fuente Zem-Zem en la Meca a presencia del ministro árabe de Asuntos Exteriores, caía solemnemente a las aguas del Elba, y para festejarlo se celebraba con una almuerzo “íntimo” de 25.000 invitados, sin alcohol por supuesto.





*Petrolero Al-Malik Saud Al-Awal*

El *Al-Malik Saud Al-Awal* (rey Saud I de la Arabia) se matriculó en Damman y con la bandera verde del profeta se echó a la mar, camino del Golfo Pérsico, cuando todavía el canal de Suez era incógnita para sus 39 pies largos de calado a máxima carga.

Era una reproducción casi exacta y un poco mejorada del *Tina Onassis*, recién terminado, movido por turbinas de vapor de 17.500 caballos y con una velocidad de 16 nudos. Cuando entró en servicio con su elegantísima y finísima silueta alargada, pintado de blanco con la clásica chimenea amarilla de Onassis, era, a más del mayor mercante del mundo, sin duda, unos de los más bonitos y airosos.

Lo que luego pasó entre Saud y Onassis, dos monarcas cada uno a su aire, pero ambos a dos con el armiño embadurnado de mazout, pertenece al secreto del sumario. Lo cierto es que el *Al-Malik* se quedó solo en la Saudi Arabian Tankers y en 1961 arría la bandera triangular de los sables y el versículo del Corán para izar amorosamente la de la República de Liberia, pasando a integrar el patrimonio de la Garraway y Transportation Co., filial, por supuesto,

de la Olympic Marítima del omnipotente Onassis, es decir, una leve guiñada en el rumbo.

### *MASTODONTE DEL MAR*

La muerte de esta gran petrolero (en su día las revistas profesionales lo llamaban mamut, mastodonte, gigante y qué sé yo cuántas más cosas más) ha sido decretada a causa de un accidente. Estando navegando el pasado mes de junio de Las Salinas a Las Minas, en la costa venezolana, cargado de crudo, sufrió una explosión en la máquina. Se derrumbó la chimenea, murieron tres hombres y desaparecieron otros cinco de su tripulación y terminó embarrancado y medio hundido en los 10°-20' N y 71°-45'W, en el fondo del lago Maracaibo, en el Estado de Zulia. Fue reflotado y llevado a Trinidad y de allí a Tenerife, en donde habrá alijado su cargamento intacto, antes de dar el salto definitivo a Santander.

El suceso de su llegada es de los que marcan historia en la vida del puerto. Algo así como la visita del *Himalaya*, en 1860, cuando era el mayor barco del mundo en servicio, o la llegada del *Asturias* en 1931.

El 22 de agosto de 1876 entró por vez primera en la bahía el entonces recién construido *Alfonso XII*, de don Antonio López, el más grande barco mercante de España en su tiempo. La reina Isabel II estaba en Santander y lo visitó, yendo a su bordo en una falúa escoltada por diecisiete balleneras de los tres correos de Trasatlántica (estaban también el *Guipuzcoa* y el *Habana*) surtos aquel día en el puerto, tripuladas por la marinería comillana de blanco y haciendo boga real. Un gran espectáculo. Pues bien, el *Alfonso XII* –el primer *Alfonso XII*– solo registraba 2.977 toneladas (5.500 de desplazamiento a máxima carga) y medía 378 pies de eslora. Y entre los elogios y ditirambos de la prensa local con motivo del suceso se decía que “el *Alfonso* parecía una montaña fondeada en la bahía”.

Chusca montaña si la comparamos con ésta decuplicada que a los noventa años de aquel acontecimiento se nos cuela sin llamar la atención de la familia real. Relatividad de las cosas humanas.

Hay que anotar esta efemérides que va a producirse, pero no como simple curiosidad que pronto será histórica, sino como lección de hasta donde puede llegarse cuando se toman en serio los negocios y el interés por las cosas de casa simultáneamente. Ese es el camino. Las lamentaciones fundadas, las quejas justísimas y el rasgarse las vestiduras y darse de puñaladas jurando que el puerto es tanto y más cuanto mejor que el del prójimo o que se nos posterga en el reparto feliz de aguinaldos, no sirva para nada práctico si no se acompaña de hechos y esfuerzos que convaliden de presente los méritos que creemos poseer. En una palabra: a Dios rogando y con el mazo dando, que es un refrán fácil de entender para todos.

El “mazo” es el tren de dragado, el celo de la Junta, el volcarse de las representaciones oficiales de la ciudad Somosierra abajo, el corazón de nuestros armadores –valor probado–, el hormigueo laborioso y eficaz de las empresas portuarias y el sudor tenaz de los hombres del muelle.



## 102.- A CUENTO DE ESE *MONTAÑES* QUE HA SIDO NOTICIA ESTOS DÍAS

*Un navío de Trafalgar, un correo filipino y una draga francesa*

*Diario Alerta, 11 de abril de 1967*

Ese *Montañés* de Gijón ex *Coname*, ex *Matelier*, que con sus sesenta y ocho años ha estado a punto de quedársenos en la barra de Suances, es un barco con una extraña predilección por nosotros, diríamos que es un “montañés” de la Montaña, copiando el chiste aquél del viajero alemán tan conocido.

En los días que siguieron al desastre francés, en 1941, vino a parar a Bilbao, huyendo de la tragedia del país vecino, la vieja draga de succión *Matelier*, propiedad del puerto de Burdeos, que había sido construida en 1899, posiblemente en el propio Burdeos, y que era, ya en apariencia, una pura chatarra con 600 metros cúbicos de cántara.



*Vapor costero Montañés de Antonio Tomás Vega*

Por aquella época pasaba nuestra Junta los apuros del siglo con la falta de la antigua chupona *Cantabria*, perdida y subastada en La Canau, a raíz de nuestra guerra civil. El puerto necesitaba urgentemente una nueva draga de succión y las personas que regían sus destinos entonces, don Nicolás Lafuente como presidente y don Gabriel Huidobro como director, posaron sus ojos en la extraña refugiada francesa –lo único disponible a nuestro alcance– que iba, inexorablemente camino del desguace.

La Junta de Santander ofreció a los armadores del *Matelier*, el gánguil *San Emeterio* –más viejo aún y entonces amarrado e inservible en Puertochico– cambiándolo pelo a pelo por la *Matelier*, para que se fuera derecho a los hornos, puesto que a peso, como si dijéramos, ambos buques eran muy parecidos y puesto su armador a desguazar igual debería darle desguazar su propia joya que otra similar, y a nosotros, por el contrario, nos solucionaba la papeleta. Pero las cosas se torcieron y tras estar casi ultimada la operación, los galos o sus sustitutos, dieron marchas atrás y su draga se fue a unos astilleros bilbainos, en donde, a precio de chatarra, había de morir.

Pero no les había llegado aún su hora ni al *San Emeterio*, hoy pimpante alhaja de Nueva Montaña, ni a la *Matelier*, en la que se desmontó el equipo de dragado y, a punto mismo de muerte, se transformó allí mismo en un costero crecido, de nombre *Coname*, máquina a popa vetusta y propiedad de la Compañía Naviera del Mediterráneo de Barcelona.

### NACE EL MONTAÑÉS

El equipo de dragado de la *Matelier* quedó tirado por la campa y cuando milagrosamente se libra de ir a la colada, vuelve a la escena la constancia de nuestra Junta y se compra por cien mil pesetas aquél artilugio despiezado para instalarlo, en 1943, a bordo del gánguil *Somo*, que quedó así convertido desde entonces en una draga de succión de emergencia para salir del paso y prestar servicios al puerto hasta que se nos fue de Santander hace varios años.

Andando el tiempo el *Coname* reconstruido, se vendió en 1950, a su actual armamento gijonés, la casa Vega, quién lo rebautizó *Montañés*. Esta antigua contraseña a lo largo de muchos años, ha tenido barcos emparentados muy de

cerca con nuestra matrícula, tales como el *San Antonio*, y el *Tanchín*, procedentes de los armadores santanderinos Liaño y Peiró respectivamente, o los *Marta*, *César*, *Rosita* y *Amada*, que pasaron a la flota de Vapores Costeros en 1922.

El *Montañés*, con su combés raso y panzudo, su salvavidas de pega en la chimenea y sus buenas 785 toneladas de carga, va y viene por la costa cantábrica aguantando invierno tras invierno, como si nuestras mares fueran la mismísima placidez del Garona en su juventud.

### *AQUEL GLORIOSO NAVÍO DE TRAFALGAR*

Y es de agradecerle el gesto que supone pasear un nombre –*Montañés*– que debiera haber perdurado en las listas de la Marina española y que no siempre ha perdurado.

En 1810, en premio al valeroso comportamiento del primer *Montañés* en el combate de Trafalgar (1805) se decretó que hubiese siempre en activo en la Armada un buque de combate con el nombre de *Montañés* y para ello se ordenó que el navío hasta entonces llamado *Plutón*, lo tomase a raíz de la pérdida del, llamémosle, titular.

El célebre primer *Montañés* era un navío de 74 cañones construido en Ferrol en 1794 por el notable ingeniero José Muller y que fue regalado por los montañeses residentes en Nueva España a la Corona. Costó 82.000 pesos fuertes y debió haber sido obligado que su mando recayese siempre en la persona de un Marino Real de la Montaña. Se incorporó a la escuadra del almirante Córdova nada más entrar en servicio, y sus comandantes sucesivos fueron don Fernando Valcárcel y don José Jordán y Maltes hasta 1795; don José Manuel Villena, marqués del Real Tesoro, en ese mismo año; don Miguel de la Sierra y Donesteve hasta 1803; don Fernando Bustillo en ese mismo año; don Francisco Alsedo y Bustamante hasta 1805 (Trafalgar); don Alejandro Gutiérrez de Rubalcaba en ese mismo año; don Ramón Herrera hasta 1808 y don José Quevedo y Cheza hasta 1810.

En ese año de 1810 el día 9 de marzo cuando iba a zarpar para América, un temporal de Levante lo hizo embarrancar en la bahía de Cádiz, en las

proximidades de Puerto Real (Río San Pedro, hoy Coto de la Algaida de la Traslántica) y allí mismo fue incendiado por los franceses, sus antiguos aliados, perdiéndose totalmente.

En Trafalgar, bajo el mando de Alsedo, formó en la Escuadra de Observación de Gravina y ocupó la posición 21 de la línea, entre los navíos franceses *Algeciras* y *Aigle*. Tras la heroica muerte de su comandante se retiró maltrecho a Cádiz.

### OTRAS NAVES DEL MISMO NOMBRE

Otro buque, éste mercante, que llevó el nombre *Montañés* al lejano Oriente, fue uno, no muy grande, de casco de hierro, máquina de vapor y construido en Liverpool en 1899 para los navieros montañeses Gutiérrez Hermanos residentes en Manila. En este puerto se matriculó en ese mismo año y fue el punto de arranque de esa empresa que habría de durar hasta los años treinta, primero con bandera española y luego con la norteamericana, haciendo el cabotaje insular filipino. Entre sus compañeros de contraseña y matrícula manileña figuraron el *Santander*, el *Magallanes*, el *Dos Hermanos*, etc.

Otro *Montañés* digno de recordación fue un vapor –el primero– del tráfico de pasajeros por la bahía, que embarrancó en la Punta de Maliaño en el mes de julio de 1842 y cuyo suceso, que acabó en tragedia, se narra en el “Santander, Sidón Ibera” de Simón Cabarga, con el detalle y precisión que es característicos de todos los libros y trabajos de éste insustituible e inimitable albacea de la historia local.

Y basta de historias, el *Montañés* actual, gracias a Dios y “gracias al rama” se ha salvado por esta vez, de dejar sus cuadernas sobre la costa montañesa y sigue a flote un barco español para mantener vivo el recuerdo del navío que regalaron al rey los indios de México y que mandó el capitán de navío don Fernando Alsedo y Bustamante, el único de su grado muerto en la acción nefasta de Trafalgar y que había nacido el 3 de septiembre de 1758 en el palacio del Marqués de Villatorre, aquél del la esquina de la Plaza Vieja, en el arranque de la calle Santa Clara.

## 103.- TRES *RÍO BESAYA* EN LA MATRÍCULA NAVAL MONTAÑESA

*Diario Alerta, 20 de mayo de 1967*

El primer "*Río*" de la gran familia de ríos santanderinos que empezó estrenando la Naviera Montañesa, era este *Rosa N. Illueca*, de cuya pérdida llegan a la prensa noticias bastantes confusas. Era el *Río Besaya*, como sabemos. El primer *Río Besaya* se construyó precisamente a orillas del Besaya, en la ría de Requejada en 1921, entregándose a fines de octubre, en los días de la primera postguerra mundial, nada más terminado el *Carmenchu*, igualmente construido por Tejeiro en el mismo improvisado astillero. Años antes se botaron también en aquella ría el *Parsi*, el *Eduvigis* y el *Choncholita*.

El *Río Besaya*, que hasta fines de 1927 era de Constructora Montañesa, pasó a ser el primer buque de la Naviera Montañesa que regía don Luis Pereda, y ostentó el record de la construcción naval en aguas del puerto vecino. Fue la mayor unidad que se enramó en la ribera de Hinogedo y hubo que echarlo al agua desde el "verde", a fuerza de tirones de locomotora con una pasteca de retorno.

### *ALARDE DE ARTESANÍA*

La verdad es que el *Río Besaya*, parido milagrosamente en el propio Besaya, en un alarde de artesanía pintoresco, era un barco raro, de máquina a popa, puente al centro, pozo en las escotillas I y II, y tres palos al estilo de los carboneros británicos. A poco de llegar le siguió en la lista el *Río Miera*, mucha más bonito y más proporcionado, aunque algo más pequeño.

En 1934 se vendió al armador valenciano Illueca y con la llegada de la guerra civil se quedó sin tiempo para cambiar el nombre tan siquiera. El 1 de abril de 1939, al entrar en Valencia las fuerzas nacionales, se encontraba el *Río*



*Besaya* a flote, en el puerto exterior, fondeado cerca de la escollera, pero vivo a pesar de los bombardeos aéreos. Luego fue totalmente reconstruido, cambió su nombre por el de *Rosa N. Illueca*, y ya con motor desde 1953 – un motor alemán de submarino de los de la nonata serie “G” española – salió a la mar transformado en un extraño carguero, que fue alargado en 1956. Un barco pobre de casco y fino como una sula, que llamaba la atención de puro raro y feo, con su popa de espejo y su chimenea de pegote.

### LOS OTROS DOS

Así, con este extraño aspecto y la matrícula valenciana, ha ido a morir el primer *Río Besaya*, santanderino un día de quilla a perilla y exponente chusco de la naciente industria naval casera. El accidente con abordante desconocido no es, desgraciadamente, nuevo en la matrícula. En febrero de 1913 el *Astillero* de la Montañesa de Navegación, fue abordado y hundido por un buque fantasma y hasta bastante tiempo después no pudo llegarse a tener la certeza de que el autor había sido la fragata francesa *Assonague*, y eso porque apareció un buen día con el bauprés tronchado y delator...

Tras este pobre *Río Besaya*, pequeño y raro, se pueden contar otros dos *Río Besaya* en la flota de aquella contraseña. El segundo fue un petrolero noruego de 15.000 toneladas, construido en 1935 con el nombre de *Marina*, para el armador Tonsberg, Thornvald Berg y que navegó con aquella bandera hasta 1954. Cuando solo contaba 25 años de vida, se vendió para su desguace en Italia en 1960.

El tercer *Río Besaya* aún no ha entrado en servicio, aunque si está a flote y en período avanzado de armamento. Se construye en El Ferrol con su compañero de flota el *Río Nansa* (segundo de éste nombre). Será un frigorífico sensiblemente parejo con los actuales *Río Miera* y *Río Asón*.

### PARA UN MUSEO

El barco de la Arcillosa, nacido en un prado, en el brazo pardo y común del Besaya y del Saja que es la ría montañesa con aire europeo e historia prieta de barcos y fábricas, ha caído en el Atlántico partido por gala en dos.

Si es siempre penoso el contar historias de estas, la de la muerte repentina de nuestro *Río Besaya*, primogénito de una flota prócer y montañés de la mismísima Requejada por más señas, es particularmente lamentable. Desguazado el primer *Río Nansa* y perdidos por abordaje los primeros *Río Miera* y *Río Besaya*, han pasado a las historia las reliquias de la primera época del más importante armamento santanderino: la época de las chimeneas a popa largas y negras, los tres palos en caída, el carbón con rúbrica de tizne por las derrotas del cabotaje y las mil toneladas de carga repartidas en dos bodegas.



*Rosa N. Illueca ex Río Besaya de Naviera Montañesa*

Las maquetas de estos tres “primitivos” –el *Besaya* entre ellos– deberían estar en un museo que no existe, por eso nos tenemos que conformar con llevar su vieja silueta grabada aquí en el armario gris de los recuerdos.

En la Requejada están de medio luto, han perdido por incendio la embarcación del Práctico hace unos días y ahora pierden de lejos la capitana de sus antiguos astilleros. Pero el año que viene, si pintan oros, podrá subir acaso la Gimnástica a primera división.



## 104.- BARCOS RUSOS EN SANTANDER

*Diario Alerta, 16 de septiembre de 1967*

Pues sí, es bastante cierto eso de que los distintos pabellones rusos que sucesivamente han flameado en su marina comercial han sido en los últimos lustros rara avis en nuestro puerto, abierto por lo demás al más generoso repertorio anecdótico de la mar en todas sus clases.

Este *Irkutsk*, con el nombre de la provincia siberiana junto al lago Baikal, hace el número tres de los llegados a nuestra bahía a partir de la Revolución de 1917, es decir, con el pabellón actual rojo de la hoz y el martillo en oro y el perímetro de la estrella solitaria encima, y todo ello junto a la driza en el ángulo superior.

Los otros dos visitantes de la Sovietflot, según datos propios, fueron el *Kia* en 1933, y el *Turksib* en 1936.

El *Kia* entró en marzo de 1933 con un cargamento de carbón, procedente de Londres y debió de estar poco tiempo en el puerto. Era un barco de 2.100 toneladas de registro, construido en 1927 en Leningrado, con 289 pies de eslora, máquina a popa, chimenea física, puente atrás (adelantándose a la economía de la moda actual cuarenta años), sin palos, con pares de posteleros en puerta y aspecto en general bastante pobrete desde el punto de vista marinero. Pertenecía a una serie de catorce barcos iguales que tuvo las siguientes unidades: *Altai, Daljdukan, Indiga, Jana, Kavkaz, Kerets, Dia, Kola, Dureika, Onega, Petshora, Polujev, Ribatshij* y *Tundra*, es decir, nombres de puertos de la costa del Mar Blanco y del Mar de Barents, principalmente.

El *Turksib* llegó el 3 de noviembre de 1936 y se marchó el día 8. Descargó víveres y pertrechos. Estábamos entonces en plena guerra. Este barco acababa de estrenar bandera roja, pues hasta 1935 había pertenecido a la famosa naviera holandesa Vinke (el armador de los balleneros desguazados en Parayas) con

el nombre de *Hardenberg*. Tenía 3.160 toneladas de registro bruto con unas 6.000 de carga y había sido construido en 1922 por Vuijk & Zon, en Ysel. Era de cajas, y su equipo propulsor de turbinas.

Tanto el *Kia* como el *Turksib*, desaparecen de los registros (ya de por sí bastante dudosos y a veces camelísticos) durante la segunda guerra mundial, si bien, es verdad que el *Kia* reaparece prodigiosamente en el Talbot de 1954 (el Talbot es un libro registro universal de siluetas mercantes, similar al Jane's, que es sólo de barcos de guerra).

### *VELEROS EN LA EPOCA ZARISTA*

Esto por lo que se refiere a la Rusia moderna. En cuanto a los tiempos de la marina zarista, las visitas de veleros a todo lo largo del siglo XIX, son más frecuentes. El tráfico de madera y el "tramping" en general se llevaba a cabo de forma muy intensa por unidades de los puertos bálticos que pertenecían al gran imperio de todas las Rusias.

Los bergantines y corbetas de casco robusto y perchas blancas, con la bandera listada en blanco, azul y rojo, que era la que entonces largaban los mercantes rusos, venían con alguna frecuencia a nuestro puerto, e incluso escalaban en Suances, Comillas o cualquier otro puerto de los de la provincia, que, proporcionalmente, tenían entonces una vida incomparablemente más próspera, en el aspecto marítimo-comercial, de la que ahora tienen.

No pocas de aquellas unidades errantes, y que tardaban años quizá en regresar a su país, caían en la brecha lejos, por efecto de los temporales y de las quiebras económicas del negocio, que siempre las tuvo bien graves.

El 27 de mayo de 1880 se subastaba en nuestra ciudad el bergantín goleta *Iduna*, de 361 toneladas y construido en Sunderland en 1866, que estaba medio destartado en la bahía. Lo adquirió un naviero bilbaíno famoso en la época velera, Gurtubay, quien los llevó a la rampa de Anaos a reparar. Sin embargo no llegó a izar bandera española, tomó el nombre de *Bertha Assmann*. Vuelve a tomar el de *Iduna* bajo el armamento noruego de Mathias Olsen, de Tonsberg, y así se perdió en el mes de marzo de 1899.

No fue el *Iduna* el único barco ruso subastado en la bahía. En 1886 se hizo almoneda también del brik-barca *Nestor*, que llevaba una porción de años fondeado y medio podrido frente a Maliaño. Se adjudicó en 18.750 pesetas a la firma inglesa Harrison & Turnes, que al parecer lo recompuso y se lo llevó.

### EL NAUFRAGIO DE LA “SUOMI”

El famoso naufragio de la *Suomi*, ocurrió la noche del 13 de diciembre de 1874. Era una hermosa fragata de 1.500 toneladas, abanderada en Finlandia, que en aquella época era un gran ducado perteneciente al imperio ruso. Este barco, que en 1867 se hizo célebre por sus viajes de transporte de chinos “en vivo”, desde Extremo Oriente a La Habana, navegaba de Inglaterra a Génova con carbón, cuando fue sorprendido por una gran temporal que la echó sobre nuestra costa. Se perdió en la playa de Luaña, en Cóbreces, en la restinga del Rastrillar, la tripulación, compuesta de 19 hombres y la esposa del capitán – extraordinariamente bella y joven, según las crónicas –, fue salvada corajudamente por los vecinos de Cóbreces, gran parte de los cuales fueron condecorados con la Medalla de Oro de Salvamento con pasador de la Orden de San Wladimiro, que les concedió el zar y les impuso el vice-cónsul de Rusia en Santander, don Pedro Cagigas Mocó.

El Consulado estaba en el número 14 de la entonces pintoresquísima calle de Rúa Mayor, y allí recibía don Pedro a los capitanes bálticos de ojos rasgados, glaucos y filásticas rubias, con levita y sotabarba. Allí se subastaban, bajo el águila y las litografías de los zares barbudos, la *Iduna*, la *Nestor* y los restos de la *Suomi*, que por cierto terminaron en caseta de baños.

En la intimidad del Cuerpo Consular de aquel entrañable y buen humorado Santander decimonónico, nacieron unas aleluyas para cada honorable titular, absolutamente inéditas, por supuesto. Una empezaba así:

*A don Pedro Cagigas,  
le pican las hormigas  
en los pies...*

Por el Paredón subían desde el muelle de Anaos los tripulantes de los brikbarcas rusos. Tiosos como pinos del Báltico, infantiles como lapones. Los capitanes repulidos, de cuello vuelto y guante blanco, hacían la visita de protocolo al cónsul de su majestad imperial don Pedro, y la “canalla” se repartía por la larga teoría tabernaria del barrio nacido en torno al Cabildo de Arriba. Los canónigos, bajo el paraguas, bajaban al claustro de la catedral. La “casona de la Inquisición”, triste, se moría de vieja y severa, y al otra lado del Puente, tras el ojo ojival de la torrona, la ciudad mercantil y cosmopolita se desparramaba, con más luz, en tiendas y en calles estrechas.

Los marinos de San Nicolás estaban en su casa.



## 105.- DOS RÍO ASÓN EN LA MATRÍCULA NAVAL DE SANTANDER

*Diario Alerta, 12 de diciembre de 1967*

El *Río Asón* está sobre amarras en el longitudinal de Maliaño. Es un frigorífico nuevo, con los colores de Santander y la contraseña de casa, y se ha levantado un poco el sol para poner su grano de alegría y calor en un día como este, que nos reconforta sin gabardina, con la llegada de un barco más para la matrícula.



*Buque frigorífico Río Asón de Transportes Frigoríficos Marítimos*

El río salmonero, que se muere en la maravilla de su estupendo estuario, con Santoña y Laredo como dos ataguías gigantes en el dilatado paisaje de rincones verdes y de pinceladas grises hasta la raya de la mar, tiene ya su ahijado –un frigorífico nuevecito– que es el segundo en lo que va de siglo, desde que los barcos empezaron a usar chimenea sin recato.

El abad Paterno, doña Velasquita, los Giles, el conde Fernán y hasta la Madama de Ratisbona, estoy seguro que sienten desde allá pena de su río, su gran río, alejado hoy de empresas navales serias porque las cosas vienen así. Con el cerrojo –ya fijo– del puente de Treto, y el recuerdo de los vapores que subían a cargar mineral de zinc a Limpias, perdido hace 85 años, el Asón le va perdiendo el regusto a la mar salada y se emperifolla para el turismo, la pesca terrestre y las piraguas. Ni mejor ni peor, otra cosa.

Pero la historia de su cauce, de sus valles, de sus puertas a la mar, de su quehacer fronterizo trasmerano, es la historia misma –la parte más notable– de toda esta Cantabria dulce “de los montes y de las olas”, por cuyo recuerdo y amor se estremecía el buen don Marcelino, desahogándose en versos neoclásicos cada vez más rotundos, más suaves y más sonoros.

### *EL PRIMER ASÓN*

El río Asón, el más navegable y el más marinero de Santander, en un día, tiene ya ese barco con los colores que el general Armero le hizo firmar a la reina Isabel II el 30 de julio de 1845 para nuestra provincia marítima: blanca y roja por mitad horizontal, lo blanco superior.

Es el segundo. El primer *Asón* –*Asón* a secas– fue el último barco de la Compañía Montañesa de Navegación, naviera de capital indiano, fundada en 1899, que llegó a armar seis buques con nombres de cotos mineros del distrito: *Camargo, San Salvador, Astillero, Paulina...*

El *Asón* fue el último. Se adquirió en junio de 1914. Era de 2.084 toneladas de registro y casi tres mil de carga construido en 1901 por la Constructora Naval de Cádiz, continuadora de la obra de Astilleros de Matagorda y el Trocadero, iniciada por Antonio López en el siglo anterior. Era de 85 metros de eslora y costó exactamente un millón de pesetas. Se encargó por la Compañía Bilbaína de Navegación, del grupo Aznar, y llevó entonces el nombre de *Udala*, pues era norma de esta naviera –tras agotar los nombres de los doce meses del año– el usar los de los montes mas importantes del país vasco, práctica ésta que después copió, con poca imaginación, la Naviera Vascongada y el consorcio Sota y Aznar, añadiendo éste el sufijo “mendi” (monte).



### LA HISTORIA DEL PRIMER ASÓN

En 1907 se produjo la gran quiebra del grupo Aznar y la flota se desperdiga, quedando embargada por diversas entidades bancarias. El titular de la propiedad del *Udala* pasa a ser el Banco de Bilbao y al poco tiempo es adquirido por la Marítima del Nervión, de Urquijo y Aldecoa, en unión de sus compañeros de infortunio *Gorbea*, *Urquiola*, *Sollube* y *Ganecogorta*. A partir de ese momento el *Udala* se transforma en el *Mar Blanco*; el *Gorbea* en el *Mar Báltico*; el *Sollube* en el *Mar Negro*; el *Urquiola* en el *Mar Cantábrico* y el *Ganecogorta* en el *Mar Adriático*. Estos nombres de mares se han repetido luego en una y dos generaciones mas modernas.

En 1914 se vendió a la Montañesa y toma el nombre de *Asón*. En noviembre de 1916 se vende entera la naviera (sólo la quedaban los dos barcos el *Asón* y el *Matienzo*) en cuatro millones de pesetas a Ferrer, Iglesias y Cía., de Bilbao, propietarios de la Sociedad Marítima Vizcaína. El *Asón*, en su primer viaje bajo colores bilbaínos –todavía con matrícula y nombre de Santander– fue hundido, a la altura de Ouessant, por el submarino alemán *UB-38*. Había salido de nuestro puerto cargado de mineral de hierro para Ardrossan, y lo mandaba don Aurelio Gurruchategui. La tripulación fue recogida al cabo de varias horas por un patrullero británico y llevada a Falmouth.

Así acabó el primer *Asón*, en el zurriburri escandaloso de la primera guerra mundial. Era un barco feo, de cajas, con masteleros de bayoneta, muy caído de guinda y con un solo esparde por toda superestructura.

### EL HEREDERO DEL NOMBRE

Este nuevo *Asón*, blanco y repulido, también gaditano de nacimiento –prácticamente de la misma grada que el primero– ha llegado a su nuevo “home port” medio siglo justo después, pero ha llegado.

El barco frigorífico, un carámbano a flote navegando desde el Atlántico Sur, descansa lascando estachas en el atraque cómodo de su pueblo: y hasta ha salido este sol tímido y escurridizo del invierno, rasgando calimas, para verlo entre barbas, alineado como los grandes, en un fin de semana trasatlántico, de tornaviaje.

## 106.- ENTREVISTA: “NUEVE HISTORIAS DE BARCOS”

*Son historias noveladas de navíos, muchos de ellos de la matrícula santanderina  
Diario Alerta, 12 de marzo de 1968*

“Nueve historias de barcos” es el último libro de Rafael González Echegaray. Acaba de aparecer en las librerías, sumándose así a la bibliografía de nuestro paisano dedicada enteramente al tema marítimo: “Cincuenta años de vapores santanderinos”, “Resaca”, colección de artículos publicados en Alerta, “Los tres Comillas” y “Naufragios en la costa cantábrica”, premio Virgen del Carmen de 1962.

Rafael González Echegaray nos ha asombrado muchas veces con su erudición marítima. Su memoria es el mejor archivo de noticias y anécdotas relacionadas con los barcos. Este quinto libro que se publica precede al que aparecerá poco antes de la Semana Naval, sobre la marina de Cantabria, en los siglos XIX y XX, donde una vez más dejará constancia de su dominio del tema.

Pero las “Nueve historias de barcos” tienen otro carácter. Él nos lo explica:

*- Es un libro de entretenimiento, que me ha servido de distracción en mi trabajo. Las nueve historias están noveladas, aunque todos los sucesos y personajes son auténticos. Los protagonistas son barcos mercantes con historia militar.*

- ¿En qué contiendas intervienen?

*- En la segunda guerra carlista, la de Cuba, la ruso-japonesa, la primera guerra mundial, la de África, la española y la segunda guerra mundial.*

- Es de suponer que alguno de los protagonistas sea santanderino.

*- Más de la mitad: Ciudad de Santander, Antonio López, Alfonso Pérez, Esles y los cuatro Sardinero. En el último capítulo se citan también algunas corbetas.*

### POR EJEMPLO, UNA HISTORIA

- Para los barcos hay también alegrías y desgracias. ¿Cuál es la historia más divertida que cuentas?

- *Por ejemplo la del Igotz-mendi, de Bilbao, que fue capturado durante la guerra del 14 por un crucero alemán en el océano Indico, el Wolf. Desapareció, se le dió por perdido y se celebraron funerales por sus tripulantes. El primer y el tercer maquinista eran de Santander. Casi al final de la guerra apareció embarrancado en Jutlandia, cuando las esposas de algunos tripulantes se habían vuelto a casar.*

- ¿Y la aventura más trágica?

- *Puede ser la del Alfonso Pérez, que fue buque-prisión durante la revolución del 34 y durante la guerra civil. Estuvo mucho tiempo amarrado en Santander y fue hundido en el Mar del Norte por el Ciudad de Valencia, que había sido armado en Santander precisamente para que saliera en su persecución, y que capturó también al Miera de la Naviera Montañesa. El Alfonso Pérez estuvo a punto de originar un conflicto internacional porque en Inglaterra se dijo que el Ciudad de Valencia era un barco alemán.*

### LOS CUATRO SARDINERO

- Sigamos con las historias: cuéntenos la más accidentada.

- *Quizá la de los "Sardineros". En el primero de ellos navegó José del Río, pero no fue el capitán de ese barco el protagonista del soneto "Las tres hijas del capitán" (1), como demuestro. El capitán viudo, padre de las tres hijas, que murió en tierra extranjera, fue don Félix Estarellas, malagueño.*

- Sigamos con la historia de los "Sardineros".

---

(1) Era muy viejo el capitán viudo  
y tres hijas guapísimas tenía  
tres silbatos, a modo de saludo,  
les mandaba el vapor, cuando salía...  
José del Río Sáinz "Las tres hijas del capitán"

- *El primero naufragó en la costa inglesa. El segundo fue torpedeado por navíos alemanes frente a la costa de Casablanca. El tercero era un barco alemán internado en España durante la primera guerra mundial, hundido cuando embotellaba el puerto de Huelva durante los días de nuestra guerra. El cuarto, que navega felizmente, es el mayor barco de la matrícula de Santander.*

- Tu afición al tema de los barcos es conocida. ¿Cómo nació en ti?

- *Yo creo que es patológica. Es mi chifladura desde la infancia. Además se trata de un tema en el que uno puede considerarse cabeza de león, porque apenas se encuentran especialistas. De la historia política o económica hay grandes ensayistas, pero no ocurre lo mismo con la historia marítima.*

- ¿Has sido marino?

- *He navegado durante cinco años a bordo de cargueros. Si no me dedicara a otra profesión sería marino, aunque casi puedo decir que lo sigo siendo.*

### LA TRADICIÓN LITERARIA

- Habiendo tan pocos cultivadores del tema, ¿cómo logras la documentación necesaria?

- *Es una tarea muy ingrata y larga. Tengo que aprovechar las noticias de las colecciones de prensa, la tradición oral y sobre todo los archivos del Lloyd, que son fundamentales. Y en menor escala, los de la Subsecretaría de la Marina Mercante.*

- ¿Crees que hay una tradición marítima en la novela?

- *En España no y poca en el extranjero. Los nombres de Kipling y Konrad son los más importantes. El mar ha tenido pocos novelistas entre nosotros, Pereda, Aldecoa ("Gran sol" es sensacional), Espinosa Echevarría, con "Zubeldia"...*

*La novela de don Pedro de Escalante "Cuaderno de bitácora" es un notable libro marino. Baroja, Blasco Ibáñez y otros han escrito obras de ambiente marino, que si literariamente son importantes, el tema de la vida en los*

*barcos no tiene calado. Pero el primer escritor español sobre el mar es un poeta santanderino José del Río.*

- Cuando termines la monografía que tienes entre manos, ¿qué preparas?

- *Descansar. Tengo en el magín muchas cosas, pero quiero descansar. Lo que siempre he deseado escribir es la historia de las navieras montañesas en las colonias, pero está fuera de mi alcance.*

No lo creemos así. El tema aparece espinoso, pero estamos seguros de que cualquier día Rafael González Echegaray lo acometerá con el acierto y la minuciosidad en los detalles que en él son costumbre.

Arturo del Villar



## 107.- ENTREVISTA: EL PAPEL DE LA MARINA EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

*Diario Alerta, 20 de febrero de 1977*

La Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Autónoma de Madrid ha organizado un ambicioso seminario sobre la guerra civil, acometido desde diversas perspectivas históricas. Para tratar acerca de la Marina en aquél periodo bélico ha sido invitado don Rafael González Echegaray.

Aunque el seminario venía gestándose desde mayo del pasado año y se había previsto que se desarrollase a lo largo del primer trimestre del actual año académico, la primera intervención la realizó el pasado día 2 de febrero el historiador Ricardo de la Cierva. Tras él han intervenido los profesores Tussel y Gil Robles, cerrándose así el primer apartado del seminario que tenía carácter de introducción al tema. Los tres restantes apartados de que se compone corresponden a los aspectos militar, político y económicos de la contienda y en ellos participarán los señores Artola, Bricall, Casas de la Vega, Cerezo, Gárate, García Escudero, Palacio Atard, Jesús Salas Larrazabal, Ramón Salas Larrazabal, Viñas, Prados Arrarte y Serrano Súñer, además de, como decíamos, González Echegaray que intervendrá el día 2 de marzo. Se está intentando asimismo que en este seminario colaboren los historiadores Carr, Payne, Soutworth y Thomas.

Por la importancia del tema hemos hecho una serie de preguntas al señor González Echegaray, hombre estrechamente ligado a la mar de Cantabria y su historia, así como a Alerta, a través de sus muchas colaboraciones.

- ¿Qué importancia concede a este seminario?

- *Creo que es un intento muy positivo y conveniente para aclarar la historia y el sustrato de la guerra civil así como para desbrozar el camino de los historiadores que vengan después. Además, aunque la historia se hace en los libros, se necesita un matiz de cosa vivida, un mínimo de testimonios personal ya que hay cosas que no se recogen en los partes, todos los aspectos anecdóticos que pueden matizar el contexto general, así como la parte moral de los hechos.*

- ¿Dónde reside la originalidad de este seminario en torno a la guerra civil?

- *Realmente es un proceso muy historiado y con una bibliografía abundantísima, pero hay temas vírgenes, no tratados con frecuencia como son los aspectos naval y económicos.*

- ¿Dónde puede situarse en este contexto el aspecto naval de la guerra?

- *Lo referente al mar puede verse desde dos aspectos, el de las batallas navales y el logístico. Este segundo es más importante. El mar era una ventana abierta y por tanto las batallas son meros peones al servicio de esa gran batalla por el dominio del mar de cara al abastecimiento y las comunicaciones. Además, esta guerra planteó nuevos problemas jurídicos par el derecho marítimo como fue el del caso del pabellón de la Marina de la zona nacional, no reconocido en el exterior, puesto que en esos momentos el Gobierno legítimo era el de Madrid, lo que hacía que la Marina nacional no pudiera navegar por otros mares ante el peligro de que le fueran requisados sus barcos.*

- ¿Cuál será su aportación específica en este seminario y en concreto dentro de la historiografía naval?

- *Trataré de derivar la conferencia hacia temas inéditos, las entretelas de la guerra naval, muchos de los cuales están contenidos en el libro que voy a editar dentro de un mes sobre el "tráfico marítimo" dentro de una obra general sobre la "historia naval de la guerra española". Es el caso del espionaje o la ayuda exterior que recibimos ambos bandos. En el caso de los republicanos, salvo lo que entraba por la frontera francesa, se canalizaba por el mar. Lo mismo ocurrió con los nacionales con la frontera portuguesa.*

*Se convirtió en una lucha contra reloj para ver cuál de los bandos conseguía introducir más material. Otro tema podría ser el del abastecimiento de carburantes a los dos bandos por parte de diferentes compañías americanas...*

- ¿Existe actualmente algún tipo de censura o reserva oficial a la hora de acceder a los archivos o para tratar algún tema determinado referente a la guerra civil?

*- Al menos en materia militar –no sé lo que ocurrirá en el caso del aspecto político– no existe reserva oficial alguna. Se pueden consultar todos los archivos y temas. Lo que ocurre es que existen lagunas documentales debido a que nuestro pueblo no acostumbra a guardar los “papeles”. Otros documentos se han perdido o destruido, en parte porque las perspectivas de los protagonistas de la guerra son muy diferentes de las que podrían existir en tiempos de paz.*

Juan Carlos Villanueva





## 108.- ENTREVISTA: “BALLENEROS CÁNTABROS” RECOGE TODA LA ACTIVIDAD BALLENERA DE NUESTROS MARINOS

*Diario Alerta, 1 de abril de 1978*

Pareciera como si la historia tornara sus ojos a los siglos XIII o XIV y nuestros marinos se dedicaran de pleno a la captura del considerado rey de los mares: la ballena. Tema éste que en fechas atrás ha cobrado rabiosa actualidad merced a la curiosa coincidencia de dos hechos indirectamente relacionados entre si, que han tenido lugar en nuestra provincia. Nos estamos refiriendo, por una parte, a la captura realizada por un pesquero santoñés, a la altura del monte Buciero, de una cría de ballena que, herida de muerte, fue arrastrada por las corrientes, y por otro lado, a la presentación, en la misma fecha, del libro titulado “Balleneros cántabros”, del que es autor Rafael González Echegaray, bajo patrocinio de la Caja de Ahorros de Santander. Es éste un libro que viene a llenar un hueco importante en las obras que sobre este mismo tema se han realizado. Obras en las que en la mayoría de los casos, se hablaba casi siempre de los balleneros guipuzcoanos, sin apenas darle importancia al renombrado papel que los marineros cántabros desempeñaron en estas capturas.

Huelga hacer referencia a los profundos conocimientos de don Rafael González Echegaray en torno a temas montañeses, en especial de aquellos relacionados de una u otra forma con la marina de Cantabria de la que es importante estudioso, a la vez que erudito.

Hablándonos del libro nos comenta don Rafael:

*Principalmente abarca toda la temática relacionada con la pesca de la ballena en nuestras costas y fuera de ellas por los marinos de Cantabria. En el mismo, a pesar de que su contenido forma un conjunto en cuanto al tratamiento y*

*temática, se pueden distinguir dos aspectos bastante delimitados. Así, el primero de ellos abarca, de hecho, los antecedentes de la pesca de la ballena en las costas de Cantabria a lo largo de los siglos XII a XVI, en tanto que la otra parte comprende la pesca del cetáceo en Terranova desde los siglos XVI a XVII, siempre por parte de marineros cantabros. En lo que podríamos denominar como capítulos finales, se narran las capturas llevadas a cabo en el Atlántico Sur. Hecho éste, motivado a raíz de la firma del Tratado de Utrech en el que se perdía toda posibilidad de realizar nuevas capturas en Terranova.*

- ¿Se crearon, con el auge de la captura de ballenas, compañías marítimas dedicadas única y exclusivamente a tal fin, o por el contrario eran embarcaciones, llamémoslas privadas, las que se encargaban de hallazgo y captura?

*- Por supuesto que se crearon compañías, así tenemos la Real Compañía Marítima, creada con participación directa de la Corona, al igual que con fondos procedentes de San Sebastián y Santander. Todas las expediciones de esta compañía tenían su punto de partida en nuestro puerto y costas. Por otro lado, al margen de la dedicación a la captura de cetáceos, la Real Compañía Marítima cumplía, asimismo, una función colonizadora, toda vez que llevaba diferentes productos, tanto materiales como animales a los puertos de arribada. Con la emancipación de las colonias la Compañía puso fin a sus actividades. Un dato curioso es el hecho de que las deudas contraídas fueron abonadas con fondos de la Inquisición.*

- ¿Cuánto tiempo ha invertido en terminar este libro?

*- Aproximadamente, dos años y medio me ha llevado la recopilación, redacción y posterior edición del libro. En este sentido, han sido muy costosas las investigaciones realizadas, ya que la mayor parte de los documentos se hallan en el Archivo Histórico Nacional, Museo Nacional, Archivo del Viso del Marqués en Sierra Morena, Ministerio de Asuntos Exteriores, Museo Naval y, por supuesto, en nuestro Museo Provincial de Historia.*

- ¿Qué supone la edición de este libro con respecto al conjunto de su obra editorial?

- *Un paso más. Siempre tuve deseos de desentrañar la historia de la participación montañesa en la pesca de la ballena. Una gran ayuda para materializar este deseo me fue brindada por el que fuera gran erudito montañés don Fernando Barreda.*

- ¿Cuales son sus próximos proyectos de tipo editorial?

- *Como proyectos tengo varios, ahora bien, una cosa es el proyecto y otra muy distinta en que éste se lleve a efecto. De todas formas te diré que tengo empezada una historia de armadores santanderinos del siglo XIX, al igual que otra sobre la historia de los barcos que llevaron el nombre de Alfonso XIII, muchos de los cuales están relacionados con Santander.*

J. J. Revuelta



## 109.- ENTREVISTA: RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY HISTORIADOR DEL MAR

*Con su libro “La Marina Mercante y el tráfico marítimo durante la guerra civil” consigue por tercera vez el Premio del Mar*

*Diario Alerta, 20 de julio de 1978*

He oído decir muchas veces al profesor Seco Serrano que lo más difícil de la Historia es ser el primero en contarla. Los siguientes, poco a poco, irán conformando la interpretación definitiva cada vez con menor margen de error. Nuestro paisano Rafael González Echegaray en su libro “La Marina Mercante y el Tráfico marítimo durante la guerra civil”, no sólo ha sido el primero, sino que ha convencido. Ricardo de la Cierva, concededor de la historia del mar y prestigioso en todos los campos de esta ciencia, publicaba, días atrás, una extensa reseña sobre este libro en el diario madrileño ABC, en estos términos:

*“Este es el libro ejemplar que no puede faltar, desde hoy mismo, en las bibliotecas profesionales, científicas o simplemente de aficionados al tema de la guerra civil española (...) Después de este libro (...) la historia de la guerra civil española debe escribirse de manera diferente con respecto a los nuevos datos que destruyen tantas leyendas”.*

Este reconocimiento no es el único. La semana pasada le ha sido concedido el Premio del Mar. La tercera vez en quince años que consigue este galardón. Don Rafael González Echegaray nos lo explica:

*- Mi tema es el mar. He sido marino, lo conozco a fondo y me gusta hablar de lo que conozco. Incluso mis primeras armas literarias fueron en Alerta escribiendo sobre el puerto de Santander.*

Después del paso por esta casa, el sabor del mar no ha abandonado su entorno. De sus manos han salido quince libros con este tema común. Su

mesa de trabajo se encuentra dentro de un ambiente de amplio camarote, libre ya de las cuadernas del barco, que permanece anclado frente al muelle del Almirante. Allí se unen todos los recuerdos del barco a las placas y distinciones de sus méritos literarios.

- ¿Cómo se ha llevado a cabo el libro?

*- El libro surgió de dos ideas complementarias. Por una parte, a sugerencia del Estado Mayor de la Armada, y por otra de Ricardo de la Cierva, que hizo unos artículos lamentándose de la falta de bibliografía sobre la guerra del mar. Un año en que vino a La Magdalena nos reunimos en una tertulia en Alerta y comentamos esta idea. Allí se pergeñó el libro. Esto fue hace tres o cuatro años, luego el libro lo escribí, en Tenerife, en dos años aprovechando los ratos libres.*

La labor de compilación de datos, anotación de cada movimiento portuario, las cifras y características habrán sido una tarea mucho más ardua.

*- Si, la parte de archivos es obra de treinta años de recogida de datos, aparte de los que he podido disponer últimamente con el acceso al Servicio Histórico del Estado Mayor. La parte gráfica es especialmente importante y casi por completo inédita, ya que muchas fotografías han sido prestadas por marinos, antiguos compañeros y otras son de mi colección. Desde el extranjero me han pedido fotografías como si fuesen verdaderas joyas.*

- Sobre nuestra guerra civil se ha escrito abundantemente y especialmente en estos últimos años, pero la parcela de la historia del mar ha permanecido poco menos que inédita hasta la aparición de su libro. ¿A qué cree que es debido?

*- Normalmente pasa desapercibida, dado que es menos espectacular que la de suelo firme, sin embargo en los países costeros, y más en España, que tiene escasas fronteras terrestres, las guerras sólo puede mantenerlas quien domina las comunicaciones marítimas. Si no hay suministros no hay guerra.*

- Entonces, ¿la verdadera guerra del mar se decide en torno al tráfico marítimo?

*- El sustratum de la guerra naval es mantener el apoyo logístico de las tropas en lucha. Lo que se trata es de conseguir el mando del mar, conseguir el*

*suministro y suprimir a los contrarios. En este sentido nuestra guerra, al no existir una gran Armada, dio tanta importancia a los principios clásicos de la guerra de suministros y tráfico, que ambos bandos rehuyeron a veces el enfrentamiento por ofrecer seguridad a sus “convoyes”.*

- ¿Fue importante el papel de Santander en el tráfico de víveres?

*- Santander no tuvo mucha importancia. La guerra aquí solo duro un año y había acabado cuando comenzaron a organizarse las grandes operaciones de suministros, en el año 1938. Los hechos más notables de nuestro puerto fueron la pérdida del acorazado España y la subida de la escuadra republicana en septiembre del 36.*

- ¿Finaliza con este libro su labor histórica sobre la guerra civil en el mar o tendrá algún sucesor?

*- El libro es el primero de una colección de cinco o varios autores. A mi me corresponde aun hacer otra parte que será sobre la campaña del Cantábrico, relativamente más corto puesto que solo dura quince meses.*

- El premio que se ha concedido ¿colaborará moralmente al trabajo?

*- Aparte de la importancia que tiene en el plano sentimental que duda cabe que es una recompensa a un trabajo tan oscuro e ingrato, por la satisfacción de que se conozca en la calle.*

Así es el último libro de Rafael González Echegaray, fruto del trabajo oscuro, plasmación del dato escueto donde, como él mismo nos comentaba, no se ha permitido la menor licencia poética. Cada barco, cada Compañía, cada incidencia ha sido detallado y es que solo los datos objetivos sostienen la Historia.

A. Ibáñez Olaiz



## 110.- ENTREVISTA: 86 AÑOS DE LA TRAGEDIA DEL *MACHICHACO* LA HISTORIA OPINA

*Diario Alerta, 3 de noviembre de 1979*

Una de las personas más documentadas sobre el tema, el profesor Rafael González Echegaray, nos ha facilitado una serie de datos muy interesantes de resaltar, con la frialdad que dan los largos años de distancia sobre el suceso.

*Se ha hecho una leyenda –dice Echegaray– de muchos datos de entonces. No hubo contrabando de dinamita sino que el Machichaco trasladaba esa carga por diversos puertos de España y estaba dejando una parte en Santander, aunque quizás se ignorase la cantidad tan grande que había en el vapor. Otro de los hechos es que había mucha gente que ignoraba que la dinamita arde sin mayores complicaciones, si no se provoca explosión. Por eso la decisión fatal fue intentar hundir el barco, ya que al tratar de abrir una vía de agua en un costado del Machichaco uno de los golpes, posiblemente causó la explosión. Si se hubiese dejado arder el barco, quizás la catástrofe hubiera podido evitarse, ya que hubiese quemado la dinamita sin ninguna explosión.*

*Por otra parte y sobre los rumores de la suerte que pudo correr el capitán, Facundo Leniz, falleció en el barco junto al gobernador, alcalde, primero y segundo comandantes de Marina, obispo, etc...*

Pedro L. Arroyo



## 111.- REGLAMENTO

*Revista General de Marina.- Miscelánea octubre 1981*

*Un viejo Reglamento de Practicajes del puerto de Santander, allá a mediados del siglo pasado, entre otras cosas propias del servicio decía:*

Base 3ª.- No tiene derecho al socorro mencionado en la base anterior, el Práctico que de resultas de un mal venéreo se inutilice para el servicio.

Base 6ª.- Todos los Prácticos que no se hallen ocupados, están obligados a asistir a los funerales que se hagan tanto por sus asociados como por sus mujeres, bajo multa de diez reales.

Base 7ª.- Las viudas de los Prácticos que no llegaron a contraer matrimonio, tendrán derecho, así como sus familiares, a la asistencia del médico y botica por término de un año...

*Para que luego digan que es nuevo eso del amparo legal a las situaciones familiares irregulares...*

R. G. E.





## 112.- LA MARINA ROMÁNTICA

*Diario ABC, 5 de agosto de 1982*

Dentro de este año se han cumplido cien de la creación de dos de las más importantes obras de aquel montañés singular y gigante que fue Antonio López y López, primer Marqués de Comillas: La Compañía Trasatlántica y la General de Tabacos de Filipinas.

La Trasatlántica se fundó como tal el primero de junio de 1881 y heredaba la flota, los diques y los servicios de la antigua Compañía de Vapores Correos de Antonio López, establecida en Barcelona desde 1862 y anteriormente Antonio López y Cía., en Alicante, desde 1853. Llevaba pues más de veinte años de navegación trasatlántica transportando viajeros entre la península y las colonias.

Había adquirido un papel de protagonista excepcional en la campaña de Cuba durante la guerra de los diez años y había agrupado en torno a sí un puñado de hombres de empresa, el grupo catalán, que acompañó a López en todas las suyas, principalmente la del Banco Hispano Colonial, que había asumido la difícil tarea de intentar levantar la hacienda y la economía cubanas tras la paz de Zanjón.

La Compañía General de Tabacos de Filipinas, que se fundó el 21 de noviembre, tras el desestanco del tabaco de aquel archipiélago, amalgamaba los esfuerzos de López y sus amigos con importante participación del Banco de Paris y de los Países Bajos, del Hispano-Colonial y de la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español.

También tuvo, en principio, su propia flota de vapores mixtos de carga y pasaje, que luego se integrarían en la Trasatlántica y que mantenían servicio regular entre Manila y España por el canal de Suez.

La Trasatlántica y la Compañía de Filipinas tienen en servicio en los primeros años de los ochenta grandes buques correos que cubren las rutas de navegación transoceánica, pastoreados por aquél santanderino impresionante que para entonces era ya Marqués de Comillas, el más importante naviero español del siglo pasado y uno de los más poderosos del mundo.

A su flota de grandes vapores imprimió su propio y especial carácter, dotándola de una aureola de prestigio y poder como nunca más volvería a repetirse.

Los barcos de López, con su contraseña azul de disco blanco, sus nombres sonoros, su ceremonial, disciplina y eficacia, y con su talante, paseaban la bandera de los correos de España y tejían ortodrómicas de laboriosidad y riqueza, enlazando la metrópoli con sus colonias. *España, Puerto Rico, Comillas, Satrústegui, Guipúzcoa, Méndez Núñez, Gijón, Coruña, Vizcaya, Ciudad Condal, Alfonso XII*, eran los nombres de aquellos barcos que se desprendían ya de su aparejo velero y tiznaban de humo los rumbos ultramarinos llevando y trayendo ilusiones, onzas, cartas y recuerdos, hombres y cargamentos antillanos, olorosos y ricos, que perfumaban los muelles de Barcelona, de Cádiz y de Santander.

Porque los barcos de López eran como una prolongación a flote de La Montaña –*Cantabria, Comillas, Santander,...*– con tripulaciones santanderinas en su mayor parte. Eran el alma de una nueva diáspora cántabra, mitad navegante y mitad indiana, con aire jándalo y laboriosidad trasmerana.

En aquel verano del 81 don Alfonso XII pasó revista a una parte de la flota de López en aguas cantábricas de Comillas. Fue a finales de agosto. El rey, que había venido a veranear a la villa de los arzobispos y que había hecho de ella su corte y de la casona de López-Ocejo su palacio real, presenció el desfile de los correos engalanados (*Alfonso XII, Antonio López, Puerto Rico, España, Ciudad Condal y Gijón*) evolucionando entre Cabo Oyambre y la Punta de Miradoiro.

La Trasatlántica, adjudicataria aquel año de las comunicaciones oficiales con América y Extremo Oriente, después de la supresión de los servicios a Filipinas de la flota del Marqués de Campo, estaba en el cénit de su poderío tras el

difícil pacto de la Restauración a cuya definitiva viabilidad no fueron ajenos los esfuerzos y los dineros de López.

Teniéndole como centro la tradicional clase armadora santanderina seguía sosteniendo su nutrida flota de corbetas y bergantines que se despachaban, desde los escritorios del Muelle, para la Habana, Costa Firme o Puerto Rico, con barriles de harina castellana o para Cantón y Manila, por la ruta del Cabo. Llevando después chinos a Cuba, dando la vuelta al mundo y regresando con azúcar y ron de caña, o cacao y tabacos de Vuelta Abajo. Y otros, por fin, establecidos a la banda de allá, como Torriente y Herrera en Cuba, o Gutiérrez en Manila, con sus líneas de vapores cayeros interinsulares, amasando fortuna entre ciclones tropicales, bajíos, piratas o insurrectos.

Los capitanes y pilotos –los náuticos de los relatos de Pereda– vaciaban los mares de recuerdos cuando regresaban a casa con los caracoles gigantes de nácar, los cigarros de la Isabela y la pasta de guayaba. Eran la clase predilecta, mimada y admirada por todo Santander. Hombres legendarios como Fernández de Castro o el “Chato Quintana”, que hicieron escuela de capitanes intrépidos, prolongada heroicamente hasta la guerra del 98, y aún después, con la carrera del mineral en las primeras décadas de nuestro siglo.

La verdad es que La Montaña entera vivía o de la mar, o para la mar, o a través de la mar. Las peripecias de los alisios del Atlántico o los pamperos de Santa Catalina eran cosa bien sabida entre marinos y emigrantes, o entre indianos y consignatarios.

La cotización de las harinas y del azúcar, las pacotillas o los abarrotos y la bolsa del mercado de fletes eran tema común de los comentarios de todos los santanderinos mediados del diecinueve, que vivían con el pulso rítmico de la marea en sus venas y la esperanza “de un buen barco de vela para la Habana”, sano de quilla y estanco de costado, para dar ese viaje decisivo y dichoso a la ilusión.

¡Cuántos hombres de Cantabria se quedaron en el intento; Qué siembra generosa de marinos e indianos repartida por los mares y las tierras de medio

mundo tras el último Dorado americano. Pero así eran las cosas. Sangría de levas, de matriculados para los barcos del Rey y desove de emigrantes para Panamá o la California. Casi todos se fueron mar adelante para no volver nunca, ¡como no había de estar la mar salada metida hasta los tuétanos de esta gente sufrida y silenciada, de hombres de Montañas de Burgos abajo!

Una vocación marinera de muchos siglos cuajó en el XIX, en Santander, de forma esplendorosa y magnífica. En Santander y fuera de Santander a impulso de sus hombres. Los años heroicos de los descubrimientos, de la Gran Armada o de Trafalgar, habían dejado en sus gentes una huella profunda y fructificaban entonces en medio de la liquidación de lo que un día fuera Imperio y que se deshacía fecunda y dolorosamente en un parto glorioso y generoso.

Cuando acabó el siglo y con él la aventura ultramarina, la gente de mar santanderina empezaría una nueva andadura gris y escasamente romántica, pero no por ello menos tenaz y meritoria. Seguía la llamada de la mar y la respuesta fiel de un pueblo.

Rafael González Echegaray  
Correspondiente de la Real Academia de la Historia



## 113.- BARCOS

*Texto de Rafael González Echegaray en el folleto de mano de la Exposición del Modelista Naval Francisco García Marín, celebrada en la Caja de Ahorros de Santander del 1 al 12 de febrero de 1983*

Francisco García Marín expone su obra en la Caja de Ahorros de Santander. Estamos de enhorabuena los amigos de los barcos, porque la muestra de este quehacer artístico de García Marín es un puro gozo en la contemplación de estos originales medios modelos de bajo relieve, que llevan el sello de lo bien hecho, con fidelidad escrupulosa al modelo, lo que constituye en sí mismo la primera y mayor exigencia en el noble mester del modelismo naval.

Este rigor en las medidas y en las proporciones, que es fruto legítimo del ambiente en donde el astilleroense García Marín desenvuelve su otra vida, da a las maquetas planas de sus barcos una seriedad y un valor documental fuera de toda duda.

A éste mérito que hace especialmente atractivas sus obras para los aficionados a la mar y a los buques, une la originalidad de su trabajo, especialmente lograda en unos tiempos en que ni las viviendas ni los despachos disponen de hueco suficiente, de ordinario, para la colocación bajo nivel, de modelos clásicos que requieren espacios amplios para sus volúmenes y su perspectiva y que, por lo tanto, no pueden colocarse de cualquier manera. Por el contrario, los barcos de Paco García Marín son "cuadros" de pared que decoran, no ocupan sitio y nos meten por los ojos la estampa viva de aquellas naves que recordamos borrosas en nuestra memoria y para las que tenemos, sin embargo, un hueco pequeñito en nuestro corazón.

Estas versiones modernas, prácticas y decorativas, de la que fuera en otro tiempo labor clásica de los talleres de ebanistería de los astilleros constructores de buques, tienen lo bueno de siempre y el acomodo actual de nuestros días. Pero el barco, el protagonista del cuadro, sigue siendo igual de bello e igual

de apasionante en su “mensaje” como ahora dicen los cursis de la crítica. Y el “mensaje” de los barcos de Paco García Marín es también el de siempre: el representar el paso silencioso y entrañable de los personajes de acero, vivos, de la mar, con su propia historia y su leyenda; con su cargamento de ilusiones y nostalgias; con su planta muda y arrogante, antes al natural en la mar, a flote, y ahora desde los modelos luminosos de Paco que siguen contagiándonos del encanto y la pasión con que lo hicieron de “personajes” vivos, muchos de los cuales son ya historia en la vida del puerto de Santander y en la de la marinería de su bahía.

García Marín, fiel a la llamada de la mar a los artistas todos de esta tierra, cuelga también sus “barcos” en la Caja de Ahorros, vamos a verlos.

Y en vez de pasear por la machina, en estos días cortos de invierno, los contra maestres de muralla nos reuniremos al socaire de la Porticada para seguir la tertulia con nuestros amigos los barcos.



# EPÍLOGO

---

Como quedó reflejado en la introducción, éstos han sido los artículos y las crónicas sobre acaecimientos marítimos relacionados con Cantabria, Santander y su puerto, escritos por Rafael González Echegaray en prensa y revistas, que yo he podido localizar. Existirán muchos más, seguro, durmiendo en espera de ser resucitados pero yo no he podido encontrarlos.

Sin embargo sí aparecieron otros trabajos suyos, en otros formatos, además de colaboraciones, conferencias etc... siempre sobre la mar y los barcos quedando, como el telégrafo en los puentes, en stand-by.

Juan Peña de Berrazueta  
Santander, octubre 2017

# AGRADECIMIENTOS

---

A la familia de Rafael González Echegaray, en especial a su hijo Fernando, por compartir ésta idea de localización y recuperación de unos artículos que estaban durmiendo en el olvido, y su generosidad por la donación, para este libro recopilatorio, de esos catorce artículos que hablan sobre Cantabria, Santander, sus barcos y su puerto.

Al Museo Marítimo del Cantábrico, en especial a su director Gerardo García-Castrillo y a su bibliotecaria entonces, actual Directora General de Cultura Evangelina Ranea Sierra.

A Alberto Mantilla Pérez, según el propio Rafael más difícil que conseguir fotografías de barcos es identificarlos, pues bien Alberto es uno de los mejores identificadores de buques españoles, sino el mejor, compañero, marino y amigo, que puso a mi disposición su extraordinario archivo fotográfico de buques de su web Mar y Barcos, por sus comentarios en cuantas dudas le consulté y por su ayuda en la corrección de errores.

A Luis Jar Torre, marino mercante, marino de guerra, compañero y amigo, por sus fotografías y aclaraciones en todo lo relacionado con la Armada y sus buques.

A Fernando Estrañi del Río y Teo Diedrich González cuyas fotografías revalorizan el contenido de éste libro.

A todos los que han sido pioneros, como Fernando Estrañi (padre) y José Manuel Blánquez, de esa bonita costumbre de hacer fotografías a los buques que arriban a nuestro puerto, con mi reconocimiento.

Al personal de la Biblioteca Municipal de Santander, siempre atentos a cuanto les solicité, con mi reconocimiento a su trabajo a pesar de la austeridad de medios con la que cuentan.



A la Cámara de Comercio de Santander, en especial a su secretaria María José Roca y a su bibliotecaria Elvira Lastra, que a pesar, desgraciadamente, de tener cerrada su biblioteca, la abrieron para que pudiese consultar en ella.

A Roberto Hernández “El Ilustrador de barcos”, por la extraordinaria acuarela de la portada que engrandece la presentación de éste libro.

Y finalmente a la Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico, de la que me honro en pertenecer, a su presidente Pedro Blanco, alma de la misma, por su prólogo tan cariñoso y a todos sus miembros por compartir e impulsar la idea de este trabajo.





*Recopilación de artículos escritos por Rafael González Echegaray publicados desde 1950 en prensa y revistas, referentes a crónicas marítimas relacionadas con Cantabria, Santander y su puerto.*

*Incluye catorce artículos de su Archivo personal donados por la familia.*