

LA ISLA Y LOS BARCOS

DOS VIEJOS CARGUEROS ESPAÑOLES EN LA RUTA DE LA MADERA

El "Munisa" actuó, durante la primera guerra mundial, como crucero auxiliar
El "Socogui" -de la misma naviera- fue anteriormente el "Eretza Mendi", de Sota y Aznar

El puerto de Santa Cruz, a través de décadas y décadas, por unas horas los más modernos mercantes, los que acaparan la atención del momento, sea cual sea su tipo y tonelaje, se adorna también con las estampas marineras de tiempos idos ya para siempre y que, sin embargo, aún ponen en los océanos sus siluetas anacrónicas.

Son barcos de altas chimeneas, adornadas por "mambrús", y enmarcadas por altos palos en candelero. Son cascos de cajas—el "three island" de los ingleses—brunque recto y popa de bovedilla que, durante años y años, han cruzado el mar a golpes de la vieja hélice que, a popa, bate el agua cuando en lastre realizan sus singladuras.

Son reminiscencias de tiempos que fueron, de modas que imperaron y, al mismo tiempo, significan un lógico reconocimiento de la buena labor que realizaron los astilleros que a su cargo tuvieron la construcción y, al mismo tiempo, la pe-

nicia de los marinos que, a través de décadas y décadas, los han tripulado. Y que, con la misma pericia, aún tripulan y llevan sobre los mares a estos veteranos que, sobre sus cuadernas sostienen respetables años de mar—tanto en la paz como en la guerra—y que, sin embargo, continúan en la brecha del servicio continuo.

Hace unos días que en puerto coincidieron dos de estos veteranos, ambos de bandera española, y pertenecientes también a la misma empresa armadora, la Sociedad Colonizadora de Guinea, una de las empresas dedicadas desde hace años, al transporte de trozas de madera desde los tenederos de Río Benito a la Península.

Estos veteranos, "Munisa" y "Socogui", son barcos que, tanto por estos sus actuales nombres como por los que antes llevaron, son muy conocidos en nuestro puerto, en el cual han recalado—tanto en viajes regulares como en el tráfico "tramp"—en innumerables ocasiones.

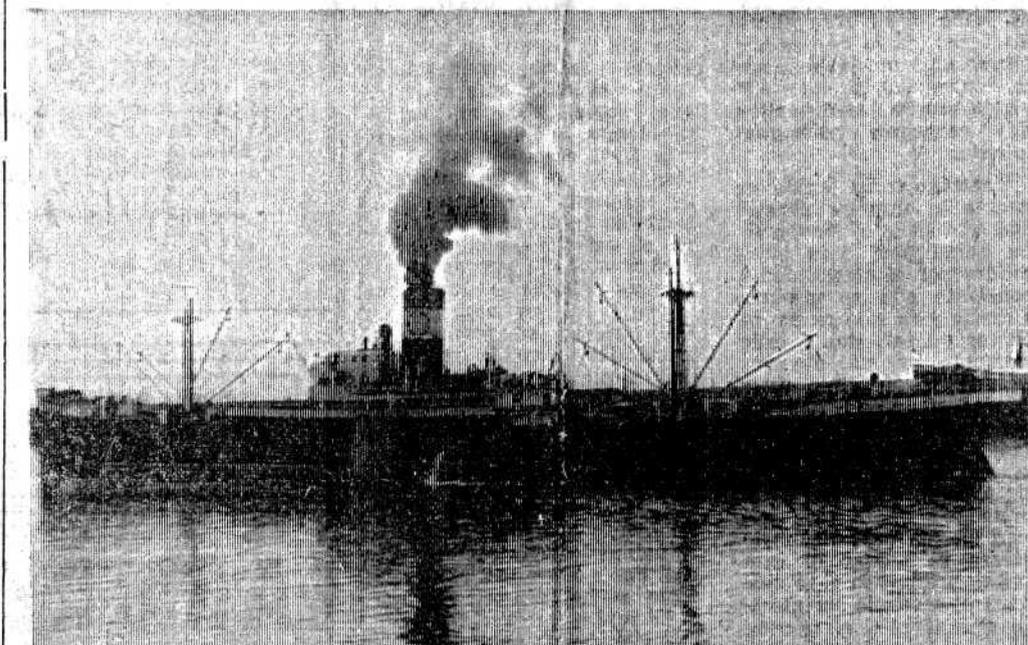
La historia del "Den of Ruthven"

En 1907 resbaló por una de las gradas de los astilleros de la C. Connell and Company Ltd., de Glasgow, el vapor "Den of Ruthven", un carguero de 4.937 toneladas brutas y 3.116 netas, cuyas principales dimensiones eran 126 metros de eslora total—121,91 en la flotación—, por 15,85 de manga y 9,30 de puntal de construcción y 8,44 en la bodega.

Tenía una capacidad en bodegas de 10.231 metros cúbicos en balas y estaba provisto de una alternativa triple—producto de la D. Rowand and Co. de Glasgow—que, sobre una hélice, le daba media de 11 nudos, velocidad ésta que superó, con mucha amplitud, en las pruebas oficiales verificadas con anterioridad a la entrega a sus armadores la

cia al barco, elegancia que resalta por un gran pico canchero en el mesana, una de las características—hasta los primeros años de la década del 30—en todos los barcos de la Barrie que, además, llevaban largas crucetas en ambos palos y, en el trinquete, un puntal real para la manipulación de cargas pesadas.

En sus primeros años de navegación, el "Den of Ruthven" realizó viajes regulares a Calcuta en busca de yute, tráfico en el cual, y desde hacía muchos años, se había especializado la Berrie. Y en él continuó, con algunos viajes en régimen de fletamento por otras navieras, hasta que, en 1915, lo adquirió, junto con otros mercantes de diferentes navieras inglesas la Furness Whit-



El viejo "Rivademar"—hoy Munisa— que, propiedad de la Sociedad Colonizadora de Guinea, navega en el tráfico de exportación de madera desde los tenederos de Río Benito a la Península.— (Fotos del autor).

quince metros, calados a la bayoneta por la cara de proa, para en ellos largar las antenas de la nueva estación de radiotelegrafía instalada a su bordo. Esta, de largo alcance, le permitía estar en permanente contacto con Whitehall durante sus travesías.

Con la bandera blanquirroja de San Jorge a popa y tripulado por reservistas el "Wyncote" se hizo de nuevo a la mar como escolta y barco insignia de los convoyes de mercantes, de aquellos simples "tramps" que, a 8 o 9 nudos de máxima, cruzaban el océano expuestos a los ataques de los corsarios alemanes.

Con sus 11 nudos, el "Wyncote" nadaba en un momento

por la Kintyre Steamship Company, una de las tantas compañías "single ship" que existían por entonces en Inglaterra y, sobre todo, en Grecia.

En realidad, tras la Kintyre Steamship estaba la MacMurchy and Greenlees, empresa comercial que operaba, con rango mundial, desde su sede central—en el 144 de la St. Vicent Street, en Glasgow—en negocios de diferentes características.

De momento, el "Kintyre"—que así se rebautizó al "Wyncote"—navegó al "tramp" hasta que, poco después fue fletado para el transporte de fosfatos desde la isla de Nauru a puertos australia-

"Kintyre", unas veces con fosfatos, otras con trabajadores para los yacimientos de Nauru, hasta que, en el verano de 1929, vino a Europa y fue adquirido por el armador griego E. M. Michalitsianos, de Argostoli; éste no lo administró directamente, sino a través de la firma Robert Mackill and Co., también de Glasgow, que, a su vez, tenía confiada la del "Yarowdale"—antiguo "Boukadra"—que por entonces era la única unidad que constituía la antes poderosa Dale Line.

Bajo bandera griega, el viejo "Den of Ruthven" tomó el nuevo nombre de "Polymnia" y, una vez reparado—Michalitsianos pagó 24.500 libras esterlinas por él—volvió a na-

viajes a Guinea y Fernando Poo.

Pero la guerra y los peligros de la mar hicieron de las suyas y, mientras el "Montealegre" resultó torpeado y hundido por un submarino alemán frente a Freetown, el "Andrade" se hundió en Vigo después de un grave incendio. Puesto o flote posteriormente, la Elcano lo reconstruyó y, con los motores de "Ciudad de Málaga"—hundido en Las Palmas en 1936 después de una colisión con el inglés "Cape of Good Hope"—volvió a la mar con el nuevo nombre de "Antártico".

Y mientras el "Simanca pasaba a la Marítima Madrileña—que lo rebautizó "Jarama"—su antiguo compañero de flota iniciaba nueva etapa de navegación, corta, en tanto en viejo "steamer" continuaba dedicado al "tramp".

En septiembre de 1959 el "Antártico" recalca por última vez en Santa Cruz. Traía averías en los motores y después de larga estancia, se hizo de nuevo a la mar con rumbo a Santander. Y, a la entrada de dicho puerto, tocó fondo en marea alta, no pudo zafarse y, al bajar la marea, se partió en dos.

En la ruta de la madera

Durante 10 años, el "Jarama" lució los colores de la flamante Marítima Madrileña, empresa que también adquirió los "Montes Oiz" y "Monte Moncayo" a la Naviera Aznar.

Luego, cuando la Riva Suardiaz comenzó a interesarse por el tráfico de altura, adquirió el "Monte Nafarrate", que era otro que el "Madda", el mercante italiano que aquí se refugió durante toda la guerra y, poco después, el "Jarama". Este recibió el nuevo nombre de "Rivademar" mientras que el barco que fue de Aznar el de "Rivadelluna".

Entonces se le sometió a una total modernización que cambió radicalmente su estampa marinera. Desaparecieron los altos palos y la chimenea se convirtió en baja y ancha. El puente se desmontó totalmente y otro, de líneas modernas, se alzó donde antes se encontraba la bodega número 3. De esta manera desapareció la antigua escotilla a popa de la

superestructura y, desde el punto de vista estético, data la impresión de ser uno de aquellos viejos "long bridge deck".

Sin embargo, Riva Suardiaz no lo mantuvo mucho tiempo en servicio y, un año más tarde, lo vendió a sus actuales armadores, la Sociedad de Colonización de Guinea, que le dieron el nombre de "Munisa".

El casco, antes negro, se pintó de gris y la chimenea de verde, rematada por un ancho zuncho negro. Y así comenzó su ya larga etapa de navegación en la ruta de la madera en compañía del "Socogui", su actual compañero de flota y contrasena.

Sesenta y dos años de mar sobre las cuadernas del veterano son un record. Pero, al mismo tiempo, son símbolo, claro, de la buena construcción de antaño y—repetimos—de la pericia de los marinos que durante todas estas décadas lo han tenido a su cargo.

La historia del "Eretza Mendi"

Cuando la Compañía de Diques de Olaveaga se transformó en la Euskalduna, don Ra-

puesto por una alternativa de triple expansión que, tomando vapor de tres calderas escoco-

na hélice, le daba media de 1 nudos, velocidad ésta que superó, con mucha amplitud, en las pruebas oficiales verificadas con anterioridad a la entrega a sus armadores, la firma Barrie, de Dundee. Su estampa marinera era entonces muy de la época. Los palos y chimeneas, altos, te-

de fletamento por otras navieras, hasta que, en 1915, lo adquirió, junto con otros mercantes de diferentes navieras inglesas, la Furness Whity. Esta naviera había sufrido graves pérdidas durante los primeros meses de la guerra y, para compensarlas y poder

re—que así se rebautizó al “Wyncote”—navegó al “tramp” hasta que, poco después fue fletado para el transporte de fosfatos desde la isla de Nauru a puertos australianos. En la época en que el “Kyn-tire” comenzó sus escalas regulares en Nauru, la pequeña isla de Oceanía—que ocupada 1920 por acuerdo de las Naciones Unidas—tenía una población de 147 europeos, 1.411 indígenas y unos 1.200 chinos. Estos dos últimos grupos trabajaban como peones en los yacimientos de fosfatos que explotaba la Pacific Phosphate Company que, por entonces, exportaba anualmente unas 330.000 toneladas.

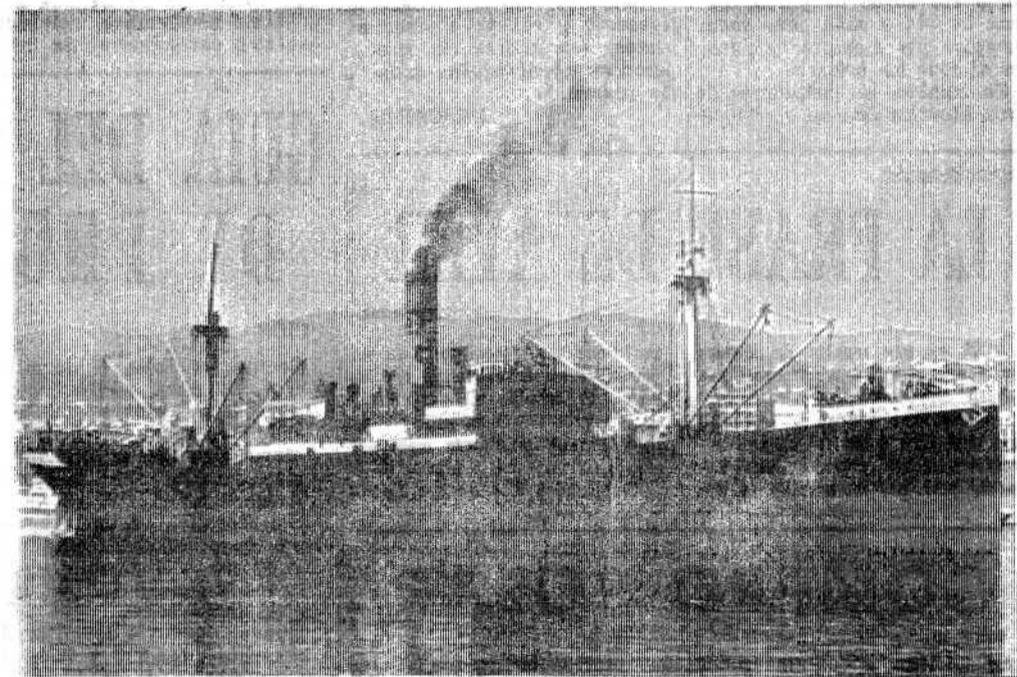
Isla de origen volcánico—no un simple atolón como en un principio se creyó—Nauru es árida y la altura máxima sobre el mar se eleva a unos 80 metros. Los peones, polinesios y chinos todos, eran reclutados y enviados a trabajar por un periodo determinado de tiempo, terminado el cual se les devolvía a sus puntos de origen. Y fue por esta causa que al “Kyn-tire” se le habilitaron los sollados para el transporte de estos pasajeros y, también, cocinas adicionales. Estas obras obligaron a que en el casco se abriese una hilera de “ojos de buey” que, hasta no hace muchos años, aun eran perfectamente visibles, si bien cerrados por planchas metálicas.

Y en el Pacífico navegó el “Wyncote” que así se rebautizó al “Wyncote”—navegó al “tramp” hasta que, poco después fue fletado para el transporte de fosfatos desde la isla de Nauru a puertos australianos. En la época en que el “Kyn-tire” comenzó sus escalas regulares en Nauru, la pequeña isla de Oceanía—que ocupada 1920 por acuerdo de las Naciones Unidas—tenía una población de 147 europeos, 1.411 indígenas y unos 1.200 chinos. Estos dos últimos grupos trabajaban como peones en los yacimientos de fosfatos que explotaba la Pacific Phosphate Company que, por entonces, exportaba anualmente unas 330.000 toneladas.

Bajo bandera griega, el viejo “Den of Ruthven” tomó el nuevo nombre de “Polymnia” y, una vez reparado—Michalitsianos pagó 24.500 libras esterlinas por él—volvió a navegar al “tramp”. En 1937 fue adquirido por armadores franceses que le dieron el nombre de “Sydney” y lo emplearon en el tráfico con puertos españoles. El nombre de la firma comercial que lo compró no figura en los registros de Lloyd de la fecha que incluyeron la siguiente nota textual: “Seized during Spanish hostilities”.

Efectivamente, el 17 de diciembre de 1937, cuando navegaba por aguas del Estrecho de Gilbrartar, fue detenido por el “A. Lázaro”, correo de la Trasmediterránea armado como crucero auxiliar, que lo condujo a Cádiz. Allí el correspondiente Tribunal declaró que el cargamento que transportaba era contrabando de guerra y, por tanto, se le declaró “buena presa” y abandonó en España bajo el nuevo nombre de “Coruña”, nombre que, poco después, cambió por el de “Castillo Simancas”. Cuatro días más tarde, el “Mallorca”—el mismo que ha sufrido un violento incendio en el puerto de Palma—apresó al “Francois” que, con el nombre de “Castillo Andrade”, fue años más tarde su compañero de flota cuando, fletados por la Elcano a la Trasmediterránea, hacían la línea del Norte.

La historia del “Eretza Mendi” Cuando la Compañía de Diques de Olaveaga se transformó en la Euskalduna, don Ramón de la Sota, uno de los promotores de la nueva empresa, comenzó a encargarse sus barcos en los astilleros de la flamante factoría naval. En 1906 encargó los “Arza Mendi”, “Arnabal Mendi”, “Amboto Mendi”, “Ganekogorta Mendi”, “Udala Mendi”, “Bizcargui Mendi” y “Upo Mendi”. Al mismo tiempo, y para atender al creciente tráfico que desarrollaba aquella conocida Sota y Aznar, se encargó en los astilleros de la William Gray and Co. Ltd., de West Hartlepool, la construcción de un carguero de 4.153 toneladas brutas, 2.554 netas, 114,91 metros de eslora total—111,33 en la flotación—, 14,76 de manga y 7,70 de puntal de construcción. Este barco se botó con el nombre de “Eretza Mendi” y, dadas sus características, se adaptaba perfectamente a las condiciones que por entonces determinaban el tráfico marítimo. El casco era de cajas y el equipo propulsor estaba com-



El “Eretza Mendi” cuando, bajo el nombre de “Corisco”, navegaba bajo la contraseña de la Matitima Comercial y Comercio. Hoy, rebautizado “Socogui”, hace la misma ruta que el “Munisa”.

ían caída graciosa y el puente estaba separado del resto de la superestructura por el clásico “split” de los ingleses. A popa de la superestructura se abría la boca de una pequeña escotilla, servida por dos plunas y sus correspondientes hosteleros. El casco, tenía un arrufo muy pronunciado que, indudablemente, daba elegan-

mantener su programa de servicios regulares a través del Atlántico Norte, no tuvo más remedio que acudir al “second hand market”. Cuando el “Den of Ruthven” pasó a la Furness aun no se había ordenado por el Almirantazgo la prohibición de rebautizar los barcos durante la duración del conflicto y, por tanto, éste tomó el nuevo nombre de “Wyncote”.

cana. Entonces tomó el mando del flamante crucero auxiliar el capitán W. J. Hughes, que, poco después, fue relevado por el teniente de navío Bonner, uno de los pocos poseedores de la Cross Victoria por sus actuaciones contra la flota submarina al mando de “barcos-trampa”, los célebres “Q-ships” de aquella primera guerra mundial.

Durante la guerra, cuando se pensó en desembarcar en la Selva las divisiones del Cuerpo de Ejército del Maestrazgo, en Barcelona se reunieron los “Mallorca”, “Castillo Coca”, “Castillo Ampudia”, “Castillo Rioseco”, “Castillo Mombeltrán”, y nuestro “Castillo Simancas” que, bajo la escolta de la División de cruceros, minadores y cruceros auxiliares “A. Lázaro”, “J.J. Sister”, “Rey Jaime II” y “Vicente Puchoi”, habrían de transportar el material y las tropas. Sin embargo no se llevó a cabo la operación y, poco después, su nombre volvió a figurar entre los varios transportes que habrían de llevar a cabo el desembarco en Cartagena.

El grupo se reunió en Cabo Palos donde, a la expectativa, se mantuvo hasta que se diese la señal para el comienzo de la operación. La orden de suspensión no fue recibida por el “Castillo Olite” que, seriamente alcanzado por las baterías de costa y aviación, embarrancó y se hundió en Escombreras. La suerte corrida por este transporte no se conoció hasta que el destructor francés “Busquet”, que navegaba barajando la costa, anunció que sus palos asomaban sobre las aguas frente a Escombreras. Cuando la lucha terminó, el “Castillo Simancas” pasó a la Gerencia de Buques Mercantes y, cuando se creó la Empresa Nacional Elcano, arboló la contraseña de esta naviera estatal.

La Trasmediterránea lo fletó—con los “Castillo Andrade”, “Castillo Maqueda” y “Castillo Villafranca”— para sus líneas con el Archipiélago. Dada su amplia capacidad de bodegas, el “Simancas, con el “Castillo Montealegre” fletado meses después, realizó frecuentes

racaldo y, en los viajes de retorno, a llevar mineral de la Orconera para el complejo siderúrgico de Northumberland. Y si para éste era necesario el mineral español, para Altos Hornos lo eran el galés que, caso de faltar, hubiera significado el paro total de la factoría y sus altos hornos. Para atender debidamente a estos contratos, firmados con anterioridad a la declaración de guerra, la flota de Sota y Aznar—y con ella casi toda la mercante española—no tuvo más remedio que ir a forzar el bloqueo que los submarinos alemanes habían impuesto en los puntos de recalada de los más importantes puertos de Inglaterra.

En 1915, Sota y Aznar perdió por accidente el “Albia” pero, un año más tarde, desapareció el “Bakio”, eran torpedeados los “Oiz Mendi” y “Ganekogorta Mendi” y, por choque con una mina, se hundía el “Mendivil Mendi”. En 1917 fueron bajas en la flota los “Algorta”, “Alu Mendi”, “Lalen Mendi” y “Begoña”, todos ellos víctimas del rigor guerrero de los alemanes, rigor guerrero que, en 1918, significó la pérdida de los “Ape Mendi”, “Arno Mendi”, “Apxeri Mendi”, “Udala Mendi” y “Anboto Mendi”.

En la primera guerra mundial

Pintado con el gris habitual en la guerra, y con una vieja pieza de 76 milímetros a popa para defenderse de los submarinos, el “Wyncote” continuó navegando en el Atlántico Norte en las líneas regulares de la nueva empresa propietaria. Pero en 1917 el Almirantazgo programó el denominado Liner Requisition Scheme y, por tanto, sus viajes pasaron a depender tanto del Alto Mando de la Royal Navy como del Ministerio de Transportes, por entonces recientemente creado en Londres por el Gobierno británico.

neras, hizo que el Almirantazgo pusiese sus ojos en él y, debidamente requisado, fue transformado en crucero auxiliar para la escolta de convoyes trasatlánticos. En un arsenal metropolitano se le aumentó la artillería con piezas de 76 milímetros—similares a las que montaban a popa—las cuales quedaron instaladas en los pozos de proa y popa, dos a cada banda, con amplio campo de tiro todas ellas. Esta artillería procedía de la desmontada de los viejos acorazados del programa naval de 1880 en los que, como defensa contra los torpederos de la “jeune école” del almirante Aubé, estas piezas fueron prodigadas.

La Furness Withy lo reparó debidamente y, una vez más, el “Wyncote” se hizo a la mar en los servicios regulares que ésta mantenía con puertos de América del Norte. En 1924, cuando los vapores estaban siendo rápidamente sustituidos por motonaves en la flota de la Furness Withy, el “Wyncote” fue adquirido

De nuevo al “tramp”

Sus primeros años bajo bandera española

La guerra y los “Mendi”

La historia del “Eretza Mendi”

En la primera guerra mundial

En los palos, ya altos de por sí, se instalaron masteleros de

En los palos, ya altos de por sí, se instalaron masteleros de

En los palos, ya altos de por sí, se instalaron masteleros de

En los palos, ya altos de por sí, se instalaron masteleros de

En los palos, ya altos de por sí, se instalaron masteleros de

En los palos, ya altos de por sí, se instalaron masteleros de

En los palos, ya altos de por sí, se instalaron masteleros de

En los palos, ya altos de por sí, se instalaron masteleros de

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página cuatro)

llegó a la cita con la paz, época en que, como reconocimiento a los servicios que prestó a la causa aliada, don Ramón de la Sota recibió de Jorge V el nombramiento de Caballero de la orden del Imperio Británico.

Etapas posteriores

Cuando llegó la crisis naviera derivada, como tantas otras, de la bancarrota de Wall Street, los barcos se amarraron por centenares en todos los puertos de Europa y América. El derrumbamiento de los fletes causó una crisis espantosa y, como las restantes flotas mercantes, la española se amarró en elevado porcentaje.

Doce barcos, con 47.708 toneladas, luciendo todos ellos la contraseña blanquirroja de Sota y Aznar, esperaban el milagro de la resurrección, amarrados y silenciosos en los recordos de la ría bilbaina.

Allí estaba el "Eretza Mendi", llorando herrumbre por los imbornales, con la chimenea cubierta por una lona, las estachas desflacadas y las palas de la hélice al aire.

Pero las cosas mejoraron y, una vez más, el "Eretza Mendi" y sus once compañeros volvieron al "tramp" que tan lucrativo había sido siempre para ellos.

En julio de 1936 se encontraba navegando en aguas extranjeras; y en ellas continuó hasta que se le presentó un flete para puertos españoles del Norte. Y rumbo al Cantábrico venía cuando lo apresó el "Ciudad de Valencia" de la Compañía Trasmediterránea que operaba en aquella zona como crucero auxiliar. En Matagorda habían instalado en la motonave una pieza de 120 milímetros, dos de 101 e igual número de 47, y, con este armamento realizó dos cruceros, uno en el Cantábrico—donde apresó al "Eretza Mendi"—y otro al Mar del Norte donde, con el nombre de "Nadir", llegó hasta Leyden, hundió al "Cantabria" y capturó otros mercantes.

El "Eretza" continuó navegando como transporte y, en los primeros días de 1938, se le destinó—junto con el "Arichachu" y el "Ciudad de Alicante"—al servicio de convoyes. En sus "Memorias", el almirante Moreno escribe: "El

"Canarias", que se había destacado en la última parte de la derrota a Palma, efectuó una incursión por la costa catalana, regresando a las 8 horas del día 10 a Pollensa, donde se en contraban también los cruceros "Balears" y "Cervera", que habían llegado la noche anterior, procedentes de Palma, por no poderse aguantar en esta bahía a causa del mal tiempo reinante del SW.

A las 2 horas del día 11 de enero se hacen a la mar estos últimos buques escoltando a los vapores "Arichachu" y "Eretza Mendi" y, horas después, lo hace el "Canarias" que arbola la insignia del almirante jefe de la Flota y de las Fuerzas del Bloqueo del Mediterráneo, incorporándose al convoy que transcurre sin más incidencias en su viaje al Estrecho que una avería en las máquinas del "Eretza Mendi".

Hasta aquí el parte del almirante Moreno que concluye diciendo que, mientras los cruceros "Balears" y "Canarias" continuaron hacia Málaga, el "Cervera" se encargó de escoltar al convoy hasta su destino sin más novedad.

En 1940, el "Eretza" recibe el nuevo nombre de "Monte Jata" y, con el resto de la flota de Aznar, navegó—con los colores nacionales en amuras y aletas y nombre en el centro— a puertos de Sudamérica. Sin embargo, la flota de esta naviera bilbaina, dedicada a tareas de paz, pagó su tributo a la guerra y a la cita con la paz faltaron los "Monte Gorbea", "Monte Igueldo" y "Monte Moncayo", torpedeados los dos primeros por submarinos alemanes y por un inglés el tercero.

En 1953 fue adquirido por la Marítima Comercial y, primero con el nombre de "Corisco", luego con el actual de "Socogui", navegó—continúa haciéndolo— en el tráfico maderero que, poco a poco, fue siendo refugio de los veteranos retirados de otras líneas y que, a su vez, están ahora navegando, banda a banda, con unidades especialmente construidas.

Dos veteranos, cargados de años, han pasado de nuevo por Santa Cruz. En sus planchas, viejas, parece resuenan los latidos que, a través de los años, han dado sus alternativas sobre las hélices que, en el mar, han trazado y trazan, las estelas que marcan sus singladuras constantes, singladuras que nada saben de años y años de continuo navegar.