

# VITRINA DEL MES

## ABRIL DE 2026

### *EL TRISTE FINAL DEL RIO MIERA*



Muestra expositiva de la  
Asociación de Amigos del  
Museo Marítimo del Cantábrico

## RIO MIERA

Uno de los barcos más representativos de la matrícula cántabra durante muchos años, fue el "Río Miera", un carguero de tipo carbonero inglés, con máquina a popa y tres palos, por cuyo puente han pasado una generación entera de náuticos santanderinos y de marineros montañeses.

A pesar de su apariencia inglesa, el "Miera" era holandés de nacimiento. Se había construido en 1920 en Lekkeker, en los astilleros de Van Duilvendijk. Tenía 54,80 m. de eslora, 8,78 de manga y 3,73 de puntal. Dotado con una máquina de vapor de triple expansión Bolnes de 600 CV. y dos calderas cilíndricas que le permitían desarrollar 11 nudos en sus tiempos jóvenes.

Su primer nombre fue "Frans Borremans" pero por poco tiempo, en 1922 pasó a llamarse Martínez Rivas, propiedad del armador bilbaíno del mismo nombre.

En 1929 le compró Fernando Pareda para su compañía Naviera Montañesa, que lo rebautizó con el nombre "Río Miera".

Cuando estalló la Guerra Civil el "Miera" quedó en poder del Gobierno de Madrid para el cual realizó viaje a Leningrado, donde quedaría largo tiempo retenido.

En 1947 le compra la factoría siderúrgica Nueva Montaña, y continúa navegando con el mismo nombre en las labores del suministro carbonero para nuestros Altos Hornos. Desde entonces los viajes del "Miera" fueron

mucho más cortos. Su nueva ocupación le obliga a realizar viajes repetitivos desde Santander al puerto de San Esteban de Pravia; el de ida en lastre y el retorno con carbón asturiano.

Al "Río Miera" le mandaba su capitán D. Ángel Leza Galdeano, siendo el primer oficial D. Enrique Campos. Iba de jefe de máquinas D. Luis Recio Torre, primer maquinista naval que, además—caso probablemente único en España—poseía el título de Licenciado en Derecho por la Universidad de Oviedo.

El 6 de diciembre de 1951 en las primeras horas de la noche inicia uno de estos viajes (sería el núm. 42 que efectuaría ese año). El buque a las doce y cinco navegaba de través con la isla de Mouro y a las doce y veinticinco tenía la farola de Cabo Mayor al sur verdadero, a dos millas de distancia. Entonces era el momento de virar a babor y poner rumbo al cabo de Peñas, para dar viaje hasta San Esteban.

El piloto Campos desde el alerón de babor al marcar la última vez el faro, observó una luz verde a la que no gobierna por considerarla en el sector de evolución contrario y en menos que se tarda en decirlo, la proa de un mercante pequeño embiste de frente al costado del "Miera", a la altura del mamparo que separa las dos bodegas.

El capitán sube al puente y da la orden de echar los botes al agua y ponerse los chalecos salvavidas toda la tripulación. Trece hombres embarcan en una ballenera que se separa del costado. A todo esto, el barco abordador se pierde de vista mientras el "Miera" se embica por segundos.

Quedaban a bordo el capitán, el primer oficial, el primer y segundo maquinistas y el contramaestre, es decir: la totalidad de la oficialidad. Campos ayuda al primer maquinista, hombre de cierta edad, a ponerse el chaleco y lo coloca sobre una escala de madera amarrado porque no sabe nadar; en estas condiciones lo empuja al agua dándole impulso para alejarle del remolino que el "Miera" produce en su inmersión. Enseguida se lanzan al agua el segundo maquinista junto con el contramaestre, a continuación, Campos y finalmente, el último, el capitán Leza.

Entre tanto el "Mogador" que éste era el barco abordante, se percató que las averías que tiene le permiten navegar achicando, por lo que decide regresar al punto del abordaje para recoger a los posibles supervivientes y en el trayecto rescata a la lancha con los 13 hombres. Al llegar al punto del hundimiento empiezan a dar voces a las que contesta el capitán Leza y dice que se mantienen todos a flote, excepto el primer maquinista. Por fin aciertan a recogerlos con un tute del "Mogador" y al llegar a bordo explican que la última vez que vieron a Luis Recio estaba éste exánime sobre la escala, probablemente ya muerto de congelación o de frío.

De madrugada el "Mogador" entró al puerto de Santander con su proa destrozada, el branque doblado como una cartulina y a su bordo los tripulantes salvados. También hubo que lamentar la pérdida del perro, el valiente "Rigel" que desapareció en el siniestro y eso que era veterano en hundimientos pues se había salvado del naufragio del "San Emeterio".

En su viaje al fondo el "Miera" descansa cerca del pecio de otro colega de su misma edad, también de tres mástiles y también construido en Holanda. Aquel compatriota era el "Skottland" de 55 m. de eslora, que el primer día de 1938 se hundía, sin víctimas, como consecuencia de una vía de agua ocasionada por un pantocazo en la Ria de Suances a su salida del puerto de Requejada.

43°31'-30" N. y 3°47'-00" W. ésta es la situación del "Río Miera", descansa con sus tres mástiles rendidos, enseñando el boquete de su herida, cerca del paraje conocido como Cabezo de la Vacca, a poco menos de dos millas del faro de Cabo Mayor.

El "Miera" en días soleados y de buena mar, se alegra al recibir las visitas de expertos subacuáticos que se "pasean" por su pecio. Por las noches distrae su aburrimiento contando los destellos de luz que, 42 metros más arriba, en la superficie del mar, el faro refleja rítmicamente.

Extracto, con variaciones, sobre el capítulo Luto en la matrícula por el Río Miera. Publicado en su Libro Naufragios en la Costa de Cantabria, por Rafael González Echegaray.





-RIO MIERA- 54,20 m  
8,73 m  
3,73 m  
ESCALA 1 : 90  
BLANCO MODELOS NAVALES - T.F. : 842.575.000

## RIO MIERA

Uno de los barcos más representativos de la matrícula cántabra durante muchos años, fue el “Rio Miera”, un carguerillo de tipo carbonero inglés, con máquina a popa y tres palos, por cuyo puente han pasado una generación entera de náuticos santanderinos y de marineros montañeses.

A pesar de su apariencia inglesa, el “Miera” era holandés de nacimiento. Se había construido en 1920 en Lekkedker, en los astilleros de Van Duilvendijk. Tenía 54,80 m. de eslora, 8,78 de manga y 3,73 de puntal. Dotado con una máquina de vapor de triple expansión Bolnes de 600 CV. y dos calderas cilíndricas que le permitirían desarrollar 11 nudos en sus tiempos jóvenes.

Su primer nombre fue “Frans Borremans” pero por poco tiempo, en 1922 pasó a llamarse Martínez Rivas, propiedad del armador bilbaíno del mismo nombre.

En 1929 le compró Fernando Pereda para su compañía Naviera Montañesa, que lo rebautizó con el nombre “Rio Miera”.

Cuando estalló la Guerra Civil el “Miera” quedó en poder del Gobierno de Madrid para el cual realizó viaje a Leningrado, donde quedaría largo tiempo retenido.

En 1947 le compra la factoría siderúrgica Nueva Montaña, y continúa navegando con el mismo nombre en las labores del suministro carbonero para nuestros Altos Hornos. Desde entonces los viajes del “Miera” fueron

mucho más cortos. Su nueva ocupación le obliga a realizar viajes repetitivos desde Santander al puerto de San Esteban de Pravia; el de ida en lastre y el retorno con carbón asturiano.

Al “Rio Miera” le mandaba su capitán D. Ángel Leza Galdeano, siendo el primer oficial D. Enrique Campos. Iba de jefe de máquinas D. Luis Recio Torre, primer maquinista naval que, además —caso probablemente único en España— poseía el título de Licenciado en Derecho por la Universidad de Oviedo.

El 6 de diciembre de 1951 en las primeras horas de la noche inicia uno de estos viajes (sería el núm. 42 que efectuaría ese año). El buque a las doce y cinco navegaba de través con la isla de Mouro y a las doce y veinticinco tenía la farola de Cabo Mayor al sur verdadero, a dos millas de distancia. Entonces era el momento de virar a babor y poner rumbo al cabo de Peñas, para dar viaje hasta San Esteban.

El piloto Campos desde el alerón de babor al marcar la última vez el faro, observó una luz verde a la que no gobierna por considerarla en el sector de evolución contrario y en menos que se tarda en decirlo, la proa de un mercante pequeño embiste de frente al costado del “Miera”, a la altura del mamparo que separa las dos bodegas.

El capitán sube al puente y da la orden de echar los botes al agua y ponerse los chalecos salvavidas toda la tripulación. Trece hombres embarcan en una ballenera que se separa del costado. A todo esto, el barco abordador se pierde de vista mientras el “Miera” se embica por segundos.

Quedaban a bordo el capitán, el primer oficial, el primer y segundo maquinistas y el contraamaestre, es decir: la totalidad de la oficialidad. Campos ayuda al primer maquinista, hombre de cierta edad, a ponerse el chaleco y lo coloca sobre una escala de madera amarrado porque no sabe nadar; en estas condiciones lo empuja al agua dándole impulso para alejarle del remolino que el “Miera” produce en su inmersión. Enseguida se lanzan al agua el segundo maquinista junto con el contraamaestre, a continuación, Campos y finalmente, el último, el capitán Leza.

Entre tanto el “Mogador” que éste era el barco abordante, se percata que las averías que tiene le permiten navegar achicando, por lo que decide regresar al punto del abordaje para recoger a los posibles supervivientes y en el trayecto rescata a la lancha con los 13 hombres. Al llegar al punto del hundimiento empiezan a dar voces a las que contesta el capitán Leza y dice que se mantienen todos a flote, excepto el primer maquinista. Por fin aciertan a recogerlos con un tote del “Mogador” y al llegar a bordo explican que la última vez que vieron a Luis Recio estaba éste exánime sobre la escala, probablemente ya muerto de congelación o de frío.

De madrugada el “Mogador” entro al puerto de Santander con su proa destrozada, el branque doblado como una cartulina y a su bordo los tripulantes salvados. También hubo que lamentar la pérdida del perro, el valiente “Rigel” que desapareció en el siniestro y eso que era veterano en hundimientos pues se había salvado del naufragio del “San Emeterio”.

En su viaje al fondo el “Miera” descansa cerca del pecio de otro colega de su misma edad, también de tres mástiles y también construido en Holanda. Aquel compatriota era el “Skottland” de 55 m. de eslora, que el primer día de 1938 se hundía, sin víctimas, como consecuencia de una vía de agua ocasionada por un pantocazo en la Ría de Suances a su salida del puerto de Requejada.

43°-31'-30'' N. y 3°-47'-00'' W. ésta es la situación del “Rio Miera”, descansa con sus tres mástiles rendidos, enseñando el boquete de su herida, cerca del paraje conocido como Cabezo de la Vaca, a poco menos de dos millas del faro de Cabo Mayor.

El “Miera” en días soleados y de buena mar, se alegra al recibir las visitas de expertos subacuáticos que se “pasean” por su pecio. Por las noches distrae su aburrimiento contando los destellos de luz que, 42 metros más arriba, en la superficie del mar, el faro refleja rítmicamente.



RIO MIERA

☪ Ⓞ

"RIO MIERA"  
MADE IN  
SPAIN  
BY "LA FERRERIA"





