

# La AZAROSA VIDA del Socogui

**El “Socogui” fue un vapor construido en 1909 con el nombre de “Eretza-Mendi” por encargo de la Naviera Sota y Aznar, en West Hartlepool (Reino Unido). Con un peso muerto de 6.750 TM, eslora total de 114,91 m, 14,76 m de manga y puntal de 8,25 m, estaba propulsado por una máquina alternativa de vapor de triple expansión que alcanzaba una potencia de 1150 CV y una velocidad en carga de 7,5 nudos.**



Teo Dieckrich

**P**ara la producción de vapor, el “Socogui” contaba con tres calderas fumitubulares de llama retorno, que trabajaban a 12,7 kg/cm<sup>2</sup> de presión y quemaban originalmente carbón, siendo modificadas posteriormente para usar fueloil.

En aquellos años, la necesidad de energía eléctrica era casi anecdótica, usándose solamente para el equipo de radio y los pocos y primitivos equipos de navegación (cuando se le fue-

ron instalando), las cámaras frigoríficas para provisiones, y para el alumbrado más bien escaso. Por ello, el buque tenía 3 dinamos de poca y diferente potencia: 15, 18 y 20 kW, que producían corriente continua de 110 voltios.

Su historia marinera comienza cuando, poco después de ser entregado a Sota y Aznar —naviera fundada tras la fusión de veinticinco navieras de un solo buque, que habían ido creando, desde 1889, los primos Ramón de la Sota y Eduardo Aznar y que llegó a ser



la más importante de España — fue designado buque escuela de la naviera, al ser vendido el bricbarca “Ama Begoñakoa”, que era hasta ese momento el que desempeñaba esa función.

Con sus cuatro bodegas, cinco escotillas, dos plumas reales de 15 TM y ocho puntales de 5 TM para las operaciones de carga y descarga, el “Socogui” navegó incansablemente en el tráfico tramp internacional durante muchos años, siendo una parte muy importante el transporte de mineral de hierro desde el Norte de España al Reino Unido y de carbón de vuelta.

### **VARIEDAD DE CARGAS Y RUTAS**

Cuando comenzó la Guerra Civil estaba amarrado en la Ría de Bilbao por la falta de fletes rentables, pero fue puesto de nuevo en servicio y enviado al Reino Unido a cargar carbón, siguiendo instrucciones del Gobierno Vasco. En el viaje hacia su puerto de carga, fue capturado por el crucero auxiliar “Ciudad de Valencia” que, hasta ser modificado y adscrito a la Armada nacional, pertenecía a *Trasmediterránea* y había sido construido con el nombre de “Infante Don Gonzalo”, en 1931

Tras esta captura, el “Socogui” realizó diversos viajes, entre ellos varios para el suministro de material bélico desde Italia. Al terminar la guerra, fue rebautizado como “Monte Jata” y pasó a transportar todo tipo de cargas, tanto en navegaciones nacionales como internacionales, aunque la más común fue el carbón desde Asturias a diferentes puertos españoles, incorporándose, a partir de 1944, al transporte de trozas y madera desde Guinea Española a la Península.

***El barco  
representa  
una estampa  
inolvidable  
para muchos  
santanderinos  
de cierta edad***

En 1953, el “Socogui” cambió de propietarios y fue vendido a *Marítima Colonial y de Comercio (Marcosa)*, que lo renombró como “Corisco”, pasando a ser el primer barco propiedad de esta naviera, y continuó siendo utilizado para el transporte de madera de Guinea, como carga principal.

Años más tarde, en 1959, el barco vuelve a cambiar de manos y es adquirido por la *Naviera Forestal Africana* para el transporte de madera a su factoría *Marga*, en Santander, y rebautizado en 1961 como “Socogui”, acrónimo de *Sociedad Colonial de Guinea*. En esta época, el barco, con sus múltiples capas de pintura, siempre con un penacho de humo anunciando su llegada muchas millas antes, representaba una estampa inolvidable para muchos santanderinos de cierta edad cuando estaba atracado en el puerto de la capital cántabra, con los loros y pájaros tropicales y el pequeño mono que hacía travesuras en la cubierta del barco.

Tantos años de existencia no estuvieron libres de peripecias. Quizás una de las más graves sucedió en 1972, cuan-



Teo Diehrich

do navegando por la costa portuguesa rumbo a Santander, le alcanzó un gran temporal: mientras lo capeaba proa a la mar se rompió la transmisión del timón, quedando el barco al garete atravesado a la mar. La gran cubertada habitual de trozas le produjo una estabilidad en el límite, agravada porque a esas alturas del viaje tenía poco combustible, produciendo fuertes balances de gran amplitud. A pesar de ello, las trincas de la cubertada aguantaron el tiempo necesario para preparar y poner en servicio el timón de popa, que consistía en una gran rueda con cabillas que movía directamente la pala del timón. En esas condiciones de mar, hacía falta varios tripulantes para manejarlo pero, con mucho esfuerzo, una vez arrancada la máquina, pusieron de nuevo proa a la mar para seguir capeando. Poco después, se paró de nuevo la máquina y el barco quedó de nuevo al garete, derivando entre los fuertes balances hacia la costa. La tripulación lanzó un SOS, al que acudieron dos barcos para intentar recoger a la tripulación si fuera necesario, pero el personal de máquinas logró repararla y el barco pudo entrar en Lisboa por sus propios medios, aunque con gran esfuerzo para manejar el timón.

Sus muchos años hicieron que, en 1972, se decidiera enviarlo al desguace. Pero, aún llegaría un representante de *Marítima Torrelaveguense* que lo encontró en suficiente buen estado para aconsejar su adquisición. Esta naviera del *Grupo Pérez* lo puso bajo la contraseña de la *Naviera Asón*, también del



Fernando Estrañi

grupo, y así continuó navegando con diversas cargas de cabotaje y gran cabotaje.

En noviembre de ese mismo año, la transmisión del timón volvió a romperse pero la experiencia de la vez anterior y que el temporal era menor, hicieron que se pudiese gobernar con el timón de popa más rápido. Su fin estaba ya cercano. En octubre de 1973, el "Socogui" sufrió un incendio que le produjo graves daños en la acomodación y, al no ser rentable su reparación, fue finalmente vendido para su desguace en Castellón. ■

**ALBERTO MANTILLA PÉREZ**  
**Jefe de Máquinas**  
**de la Marina Mercante**

#### Referencias documentales:

- *Azhar – Ciento cincuenta aniversario – 1861-2011*, de Jesús María Valdaliso y Manuel Torres Goiri.
- *Un siglo con la Marina Mercante, 1895-1995*, de Luis María del Busto Mandaluniz.
- *Trasmediterránea – Historia de la flota*, de Juan Carlos Díaz Lorenzo.
- *Los barcos de Pérez y Cía*, de Ricardo Álvarez Blanco.
- [www.miramarshipindex.org.nz](http://www.miramarshipindex.org.nz)
- Lloyd's Register of Shipping.
- Lista Oficial de Buques Españoles.