

# MUSEO MARITIMO DEL CANTABRICO.

## El vapor- correo “ALFONSO XIII”

Decía Rafael González Echegaray, que el “ALFONSO XIII” era un galgo de la mar, que cruzaba cada mes dos veces el Atlántico y que fue a morir ahogado en la bañera de casa”.

Efectivamente en 1915, el vapor-correo ALFONSO XIII se perdería de una forma absurda, como luego veremos, en nuestra bahía.

La Compañía Trasatlántica era la más importante naviera del país. Don Claudio López Bru siguiendo la pauta iniciada por su padre el primer Marqués de Comillas, encargó la construcción de dos preciosos correos a la mejor grada inglesa, la de los prestigiosos astilleros de los hermanos Denny en Dumbarton (Escocia).



Su construcción fue la grada número 400 del citado astillero. El segundo correo, de idénticas características sería el “*REINA MARIA CRISTINA*”.

Trece meses tardó en construirse; se puso la quilla el 29 de Diciembre de 1.887; se bota el 24 de septiembre de 1888, le hacen las pruebas de mar el 3 de enero de 1889, el 31 de ese mismo mes sale de la ría

del Clyde rumbo a Cádiz, adonde llega el 7 de febrero, para pasar con éxito sobrado las pruebas de la Armada.

*..... ahora el barco era puro silencio sobre la mar. Sólo el resuello del tiro forzado de las calderas, el latido gigante de las palas de la hélice batiendo espuma con el casco en lastre, y el abrir del branque sobre la marejada, peinando bigotes de plata en los finos de las amuras...* (Rafael Glez Echegaray en el libro “Alfonso XIII un Rey y sus Barcos”).

La Trasatlántica como a todos los buques de su flota, le matricula en Barcelona y le destina a la línea Cantábrico-Habana, siendo Santander el puerto de cabecera desde donde inicia y rinde los viajes con la isla antillana.

De preciosa línea y esbelta silueta, con una finísima proa de violín rematada por un magnífico bauprés; estaba construido con doble fondo y contaba con tres cubiertas dotadas once mamparos, de los cuales ocho son estancos.

Medía 124,40 metros de eslora entre perpendiculares; 14,36 de manga y 9,30 de puntal. Registraba 5.590 toneladas y 7.630 de desplazamiento. Alimentada por tres calderas, su máquina de triple expansión desarrollaba una potencia de 5.656 caballos que le permitían alcanzar 17,5 nudos de velocidad.

Su arboladura estaba compuesta de cuatro palos: el trinquete, cruzado con tres vergas, estaba situado en el primer pozo; el mayor de proa colocado en el alcázar; el mayor de popa sobre el salón de fumadores antes del segundo pozo y el de mesana en la toldilla. Todos se podían aparejar con cangrejas y todos, exceptuando el mayor de proa, estaban dotados con puntales extensibles para dar servicio de carga y descarga a sus cuatro bodegas.

El salón de música y el comedor principal se hallaban revestidos con finas maderas y decorados en estilo arabesco. Todo el barco estaba dotado con luz eléctrica y disponía ventilación artificial para los principales alojamientos

En su primera disposición, tal como fue diseñado por el astillero, estaba habilitado para 254 pasajeros en primera clase; 52 en segunda y 42 en tercera, así como 800 “viajeros” mas en clase emigrante o tropa. Posteriormente el volumen del pasaje se modificaría en repetidas ocasiones cambiando su capacidad en todas las clases.

El precio final del barco ascendió a 115.304 libras, que equivalían a 2.882.600 pesetas de la época

El notabilísimo marino montañés don Francisco Jaureguizar y Cajigal, con 41 años de edad, asume el cargo de capitán el 18 de mayo de 1891. A su mando se realizaría la travesía más rápida, sería en un viaje de vuelta a la Península empleando 10 días y 6 horas de navegación.

Los dos barcos más emblemáticos y con mayor trascendencia en toda la historia del puerto de Santander, fueron: el “CABO MACHICHACO” y este primer “ALFONSO XIII”. Ambos se encontraban en nuestro puerto aquel fatídico 3 de Noviembre de 1893. Desde el “ALFONSO XIII” acudieron solidariamente 33 miembros de su tripulación que, con su capitán al frente, ayudaron en la extinción del incendio declarado en el mercante de Ybarra. Todos ellos perecerían.

Al “ALFONSO XIII” también le tocó participar en el desastre del 98. Además del transporte de tropas, de las cuales llegó a trasladar un total de 4.355 militares con sus correspondientes pertrechos; en marzo de 1896 pasó a ser crucero-auxiliar. Se artilló en Matagorda (Cádiz), armándose con cuatro cañones Hontoria de 120 milímetros, dos de 90 y otros dos más de 37.

Perdida la guerra y la colonia, al “trece” le encomiendan la penosa tarea de repatriar las tropas. Otra vez en él embarcan aquellos soldados que en otro tiempo equipados llevó. Ahora, en el viaje de retorno, les trae a casa llenos de enfermedades, heridas y fiebres; dejando en la estela del regreso a la Patria un rosario de cadáveres envueltos con la manta de campaña

En 1907, le realizan una importante actualización en Matagorda. Su arboladura queda sólo con dos mástiles. Le suprimen el mayor de proa y el de mesana; conservando el trinquete, el cual ya había prescindido de sus vergas y el mayor de popa. La cubierta superior pasa a ser corrida uniendo la del castillo con la del alcázar y ésta con la toldilla. También fueron modificados camarotes y alojamientos, así como sus cocinas que fueron sustituidas en Santander por otras de la empresa Corcho.

El martes 2 de febrero de 1915, a las 4 de la tarde, al mando del capitán Luis Sopelana, regresa de su travesía quedando a la gira en el fondeadero de la Osa. A bordo suben los encargados de la compañía armadora, aduanas, sanidad, etc. Enseguida se llenan sus costados de vaporas que al pie de las escalas acogen al pasaje, baúles y maletas, para su traslado al muelle del embarcadero.

Al día siguiente, 3 de febrero, se inicia la descarga de sus bodegas, desembarcando las mercancías en pequeñas embarcaciones de todo tipo que abundan a su alrededor. Las gabarras abarloadas a su casco le suministran el carbón que consumirá en el siguiente viaje. Los operarios de la compañía realizan pequeños trabajos de mantenimiento, así como labores de limpieza y retoques de pintura. Este mismo día la brisa comenzó a soplar tímidamente desde el sur. Ese sur que se inicia caliente y suave y

El jueves día 4 se incrementa la fuerza del viento. El agua hace zarandear a las pequeñas embarcaciones de la bahía. Por tal motivo y porque el barco va a permanecer fondeado hasta el día 14, se amarra a puntas y los trabajos a realizar se extienden en importancia iniciándose reparaciones de mayor envergadura.

Uno de los trabajos que se inician al día siguiente es la sustitución de una tubería perteneciente al desagüe de uno de los lavabos del segundo sollado por estar atorada. Ante la dificultad de sustituirla desde el interior, se decide trabajar por afuera. Desde una embarcación y una guindola (andamio colgante) se descose una plancha del forro en el costado de estribor, cerca de la línea de flotación, logrando de esta forma el acceso a la citada tubería facilitando así los trabajos para su cambio.

A las cinco de la tarde concluye la jornada de trabajo. Al no estar finalizada la sustitución de la tubería y tener que continuar al día siguiente, se deja la traca superpuesta fijada únicamente con varios remaches sin retacar. Los operarios de los trabajos de reparación abandonan el barco. A bordo queda una pequeña parte de la tripulación que forma el retén de guardia.

El buque, cuya proa enfila al oeste, al estar amarrado en puntas recibe toda la fuerza del viento por babor haciendo escorar a la banda contraria. Al principio no se le dio importancia, era lógico que recibiendo toda la fuerza del viento de través adquiriese una pequeña tumba, habida cuenta que el casco estaba totalmente en lastre.

Pero esta escora fue incrementándose por lo que el contra maestre realizó una nueva ronda para averiguar la causa de tan excesivo ladeo, pues estando el buque prácticamente apagado por completo y sin vapor para las bombas, no cabía achacarla a un trasiego voluntario de agua de tanques o sentinas efectuado por los hombres de la máquina. Cuando el marinero Francisco Diez se asomó a la escotilla de la segunda bodega quedó petrificado: A cascadas entraba el agua de forma incontenible por la plancha mal colocada, formando enormes piscinas en los entrepuentes.

Toda La tripulación se esfuerza en intentar taponar la vía, pero ya hay mucha agua acumulada que lo impide. El barco se tumbaba cada vez más. El agua embarcada permanecía retenida en estribor aumentando el peso en este costado lo que provoca que la escora del buque se incremente aún más, repitiéndose este ciclo cada vez con mayor celeridad.

Las calderas se encuentran apagadas por lo que no se dispone de energía para el accionamiento de las bombas de achique. Tras grandes esfuerzos se consigue, poco a poco, algo de vapor para el silbo con el cual pedir ayuda. A las ocho y media de la tarde el “TRECE” comienza a emitir débiles pitadas de socorro.

A las nueve, las ráfagas del viento son ya huracanadas y las pitadas del silbo eran aullidos angustiosos que consiguen llamar la atención de la ciudad cuya gente se desplaza hasta el muelle de Puertochico para vislumbrar entre la oscuridad al cada vez más abatido “Trece”.

El agua de la bahía se salía, Las embarcaciones de vapor “*Bustamante*” y “*Cuco*” acuden en su ayuda pero cuando llegan al costado del buque poco o nada pueden hacer; únicamente recoger a los miembros del retén que le abandonaban. Quince minutos después no queda nadie a bordo.

Aquel viernes 5 de febrero de 1915, para el “ALFONSO XIII” todo se acabó. A las diez y cuarto el buque volcó. Sus mástiles y chimenea chapotearon la superficie del agua embravecida y su trancañil descansó en el fondo de la bahía.

Al amanecer del siguiente día el viento sur cesó, se fue asustado del alcance de su travesura. En mitad de la bahía había nacido una isla con una forma similar al lomo de una ballena, era el “Alfonso”. tumbado exhibía solo parte del costado y los botes de babor.

Las empresas extranjeras que disponían de medios y experiencia suficiente que hubiesen podido realizar los trabajos precisos para reflotarlo, se encontraban enfrascadas en su primera gran guerra europea. Los proyectos de las nacionales no eran fácilmente realizables o no contaban con garantía de éxito.

El día 25 de ese mismo mes de febrero la Compañía Trasatlántica abandonó el buque por 900.000 francos franceses a la compañía de seguros, y ésta lo vende a unos chatarreros de Bilbao en 70.000 pesetas.

Se desguazó muy lentamente, casi enfrente de donde hoy se encuentra el Club Marítimo. La grúa flotante “*Erandio*” trabajó

prácticamente durante un año para recuperar sus restos. Uno de estos restos recatados fue la campana de niebla dispuesta en la cubierta castillo que sería colocada en el campanario de la recién inaugurada Iglesia de Santa Cruz de Bezana.

Esta campana, de buen bronce, en el primer año de la guerra civil, fue requisada para su fundición y empleo de material de guerra. Pero el azar quiso que sea lo único que nos quede del ALSONSO XIII, en la actualidad se encuentra en Bilbao, es propiedad de Horacio ..... Que la salvaguarda como una joya. Mide 47 cms de altura y tiene diámetro de 48. pesa casi 70 kilos.

Y esta es la historia del primer barco de los ocho que llevaron el nombre del monarca Alfonso XIII. El barco que sería partícipe y protagonista de las tres calamidades con más trascendencia del puerto de Santander: la explosión del “Cabo Machichaco; el desastre del 98 y su propio naufragio.