

# AIRE DE LA MAR

*Recopilatorio*

José del Río Sainz (Pick)



Juan Peña de Berrazueta

Vol. 3  
1927-30





# ***AIRE DE LA MAR***

(Recopilatorio)

José del Río Sainz (Pick)

Volumen 3 - 1927 a 1930

Recopilación de artículos y crónicas sobre temas y ambientes marítimos, relacionados principalmente con Cantabria, Santander, su puerto y sus gentes, publicados desde 1903 en prensa y revistas, así como discursos, conferencias, prólogos, entrevistas y una autosemblanza.

Localizados, recopilados y transcritos por Juan Peña de Berrazueta.

© De los artículos, herederos de José del Río Sainz  
© De los textos, sus autores  
© De las fotografías, sus autores y los archivos y periódicos correspondientes

Edita:

Asociación de Amigos del Museo Marítimo del Cantábrico.  
Edición realizada con la colaboración de la Dirección de Cultura y Patrimonio  
Histórico del Gobierno de Cantabria.

Selección fotográfica Juan Peña de Berrazueta.

Portada:

Trasatlánticos Reina María Cristina y Alfonso XIII (tercero), en la bahía de  
Santander– Lámina de Roberto Hernández, el Ilustrador de Barcos  
[elilustradordebarcos.wordpress.com](http://elilustradordebarcos.wordpress.com)

Contraportada:

Caricatura de Pick por Ruiz, La Voz de Cantabria 16 de diciembre 1931

Depósito legal: SA-454-2025

Imprime: Imprenta Regional 8-706

## INTRODUCCIÓN

### 1927-1930

Este tercer volumen del recopilatorio *Aire de la Mar* transcurre desde 1927 a 1930. Son años fundamentales y de gran trascendencia social y política en la vida de España. Comprenden el final de la dictadura de Primo de Rivera, de la *dictablanda* de Dámaso Berenguer y el final, así mismo, de la monarquía española de Alfonso XIII. Consecuentemente, desaparecen las estancias veraniegas de la familia real en Santander, con lo que ello supuso para la ciudad y su puerto, y como colofón, la llegada de la segunda república.

De todos estos acontecimientos, José del Río Sainz, desde su puesto de director del flamante periódico, recién nacido, *La Voz de Cantabria*, que será el más leído de la región y por tanto el de mayor influencia, es un observador privilegiado. Ese puesto de director le permite publicar, además de su columna diaria, cualquier tema que la actualidad lo requiera, por lo que su producción periodística se verá incrementada.

Al tiempo, comienzan los vientos decadentes del puerto de Santander. Poco a poco va menguando el tráfico marítimo con los puertos americanos, en beneficio de puertos limítrofes. Las escalas de los buques, principalmente de la Compañía Trasatlántica Española, van lentamente distanciándose, con el añadido de la pérdida del aprovisionamiento y mantenimiento de los mismos. Desde el puente de la draga *Cantabria*, Pick es igualmente un observador privilegiado del pulso diario de esta tendencia, que supone el inicio de un declive no solo portuario, sino económico y social de toda la región.

Así lo reflejan artículos como *El viejo pleito del meridiano*, *Elogio de la Compañía Trasatlántica*, *La belleza de la costa olvidada*. En otros, señala los orígenes de esos problemas, como en *La voz amiga que viene del mar*, *Examen de una generación*, e incluso ofrece ideas y proyectos en *Santander puerto americano*, *Visión del Santander futuro* y *El Sardinero en otoño*.

Por otra parte, la vida diaria de los muelles santanderinos así como la de los estibadores, marinos y raqueros que por ellos pululan, igualmente de hechos relacionados con trasatlánticos y sus pasajeros, regatas internacionales,

todo ello se ve reflejado en artículos como *Las dos bahías*, *El marino que ha querido morir en el mar*, *Puertochico*, *La tristeza de llegar el penúltimo*, *Mitos populares el tío Carando* y *El divertido salvamento del Sendeja*.

Su lectura hace que nos traslademos a una década esplendorosa del Santander de hace casi un siglo, saboreando el canto del cisne de una época que fue y no volverá.

Juan Peña de Berrazueta  
Capitán de la Marina Mercante

*Nosotros somos un pueblo que lo tuvimos todo, y que por nuestra incuria lo vamos perdiendo. La naturaleza nos dotó de un gran puerto natural, y con eso creímos que teníamos suficiente.*

\* \* \*

*Yo quiero mucho, en verdad, a mi pueblo y a mi puerto preferentemente. En su defensa —equivocado algunas veces, acertado otras— he consumido los años de mi juventud, en que son más puros los entusiasmos.*

*José del Río Sainz*

**NOTA**

*Lógicamente la forma de escribir de hace un siglo no es como la actual. Los artículos se han transcrito tal y como fueron publicados, corrigiendo únicamente los evidentes errores de imprenta.*

## 1.- El trabajo que cuesta la merluza a la mayonesa

*La Voz de Cantabria 6 de septiembre de 1927*

Estamos en un restaurant y el camarero espera:

– ¡Merluza a la mayonesa!, pedimos. Tardan en servírnosla y nuestra indignación se desborda:

– ¡Es intolerable! ¡Una cosa tan sencilla y en puerto de mar ...!

Un señor que está sentado junto a nosotros, interviene:

– ¡No es tan sencillo! Usted no sabe lo que cuesta ese plato que pide usted. Yo le brindo la ocasión de aprenderlo. A las once debe salir mi pareja a pescar.

¿Quiere usted que vayamos?

Quien así habla es don Luis Pérez, de la razón social “Pérez Hermanos”, los armadores de buques de pesca más importantes de Santander. Estamos sentados a la mesa, José María de Cossío, el ingeniero don Juan Díaz Muñoz y nosotros.

Son las diez de la noche. Sin vacilar respondemos:

– *Vamos con usted, con mucho gusto.*

Andando hacia el muelle. Desde que se dejan los jardines del boulevard, las sombras se espesan. La zona de muelles es una densa mancha de tinta. Andando, casi a tientas, llegamos al costado de tres barcos acoderados.

– ¡Aquí es!

Bajamos por una escala inverosímil a riesgo de caer. Los marineros nos miran compasivos. ¿Qué querrán estos señoritos de sombrero de paja? Pero al reconocer a don Luis, el amo, las sonrisas burlonas se borran. Todo son facilidades y promesas.

– ¿Estamos ya listos?

– ¡Sí, señor!

– ¡Pues adelante!

Salimos dos vapores, los dos de la pareja, el *Nuestra Señora del Carmen* y el *Nuestra Señora del Socorro*, que nos convoya. Salimos haciendo sonar las bocinas, y agitando las aguas dormidas, sobre las que se balancean como cisnes aletargados, los balandros.



*La histórica pareja Nuestra Señora del Carmen y Nuestra Señora del Perpetuo Socorro, conocida como Las dos Marías.*

Ya estamos afuera. El *Nuestra Señora del Socorro* marcha delante señalando el camino. Por la proa se ven sus luces de situación, en la inmensidad negra de las aguas y de los cielos. Aquella luz nos indica que no estamos solos y aquello justifica nuestra confianza.

El barco en que vamos es el barco tipo del barco-pareja. Toda comodidad ha sido sacrificada al interés industrial. El barco se compone solo de máquina y neveras, para almacenar la carga que se pesque. Para las necesidades de la dotación, hay un rancho reducido a proa, donde los hombres duermen hacinados y una cámara con cuatro literas a popa. Fuera de esto un puente mezquino unos cuantos metros de cubierta apenas defendidos por una borda microscópica. Tripulan el barco nueve hombres. El patrón de costa, un viejo marinero va en el timón; el maquinista en su departamento. Los demás duermen.

Nosotros hacemos lo mismo, sobre las tablas de cubierta, después de habernos emborrachado de mar y de estrellas. Cuando despertamos ha amanecido

ya. El barco ha andado su camino, y nos encontramos en la famosa mar de Transwall ó de Abascal, frente a la costa oriental de Asturias. No se vé la tierra. Los marineros la adivinan y la señalan entre la niebla:

– ¡*Allí está Llanes!* Allí estará sin duda; pero nadie lo vé. La inmensidad nos rodea completamente.

Otros barcos humean en la lejanía. También los conocen nuestros nautas, y los llaman con sus nombres de guerra: – ¡*Los chavales!* ¡*Son los chavales!*!

Los marineros de nuestro barco llaman *los chavales* a otra pareja del mismo dueño, formada por dos buques, el *San José* y el *San Antonio*. Como son los más jóvenes, de ahí lo de “la chavalería”.

Entre el *Nuestra Señora del Carmen* y el *Nuestra Señora del Socorro*, se cambian unos silbatos estridentes. Uno y otro se consultan la brega que va a comenzar. Los dos vapores han parado su máquina y dan unos bandazos espantosos. Como no se ve tierra, para situarse en este vasto mar de Abascal, los dos barcos consultan sus sondas:

– ¡*Ciento cuarenta brazas!*

– ¡*Bien!*

Se empieza enseguida el tendido de la red, que es un artilugio formidable. Dos mil metros de cable y alambre; boyas de cristal forradas de cáñamo; armaduras de hierro; lastre de pesadas cadenas. Todo va cayendo en el agua y se va sumiendo entre un fragor de maquinillas y de herrajes. Cuando la red ha quedado tendida, con una punta en cada barco, ambos empiezan a andar, arrastrándola. Andan lentamente como abrumados, con una velocidad que no pasa de dos millas.

Tomamos café caliente de un termo que ha llevado don Luis. Los marineros nos cuentan su vida que no es muy agradable. Se pasan la vida en el mar, casi sin comunicación con sus familias. Regresan a puerto a las once de la noche, y a las doce ya tienen que volver a salir. No disponen más que de una hora para ir a sus casas a enterarse de como siguen sus familias.

Así se va pasando la mañana. En el mar de Abascal, sitio elegido por los peces de todo el Océano, playa de modo de la monstruosa fauna submarina, los grandes devoradores de peces, los chacales del agua, husmean ya. Se han dado cita tres ó cuatro parejas. Un “bou”, el *León de Cantabria*, ensancha sus narices olfateando la merluza.

Son ya las doce de la mañana. Un sol vergonzante ha asomado su rostro tímido entre unas nubes pardas. La lenta faena del arrastre ha terminado y los dos vapores se disponen a recoger la red. No es faena sencilla. Hay que

virar con una maquinilla potente, los pesados cables, alambres y cadenotes sumergidos. Después suben la red, las boyas de cristal y, por último, el copo donde la pesca viene aprisionada. Este es el momento de supremo interés de la jornada y solo por él, por gozarle en toda su grandeza, pueden darse por bien empleadas las horas de mareo, de molestia y de sueño febril sobre las tablas.

No creemos que haya espectáculo parecido a ese. Las fantasías atlánticas de Nestor, tienen una maravillosa realidad. El copo es una inmensa bolsa, dentro de la cual tiembla y palpita una vida de extraños seres que se debaten en la agonía. Al trasluz del agua brillan escamas; refulgen los ojos de topacio y rubí; las colas despiden fulgores de plata. Se da allí toda la gama de los monstruos, de los pequeños monstruos de cuerpo de torpedo ó de moles oleaginosas y aplastadas. Vértebras, aletas, cabezotas de sapo y torsos de serpiente, se debaten en una pelea final por la vida.

Todo sube a bordo. Cuando el copo cae en cubierta, todavía los cuerpos apresados aletean. Vivos los van seleccionando los marineros, uno a uno, y clasificándolos en una clasificación sumaria. Por tamaños; por clases; por precio. Cada especie va a ocupar su cajón. Hay algunos peces felices: la parrocha, los sin precio; los que no se quieren en el mercado. A esos los vuelven los marineros despectivamente al mar y a su insignificancia deben su vida. Igual que muchos hombres que se creen desgraciados porque no son nada y que por no ser nada viven libres de la terrible cólera de los dioses.

La pesca ha sido mediana, aunque a nosotros nos parezca excelente. Lo más numeroso son los peces pequeños y de poco valor. Unas cuantas merluzas de gran tamaño; mucha pescadilla; besugos incipientes; rayas; lenguados y calamares.

Don Luis lo tasa todo rápidamente:

– *Mucho pez barato. Ochocientas pesetas a los sumo.*

Enseguida se vuelve a echar el aparejo para un nuevo arrastre. Los marineros han preparado ya su olla. Un “rape” recién pescado en salsa verde y con patatas, es una cosa sabrosa. Nosotros somos también del corro y por el pobre condumio marinerio dejamos los fiambres y los empanados de restorán de que íbamos provistos.

Y es que este “rape” está regado con sudor del trabajo, que es la salsa mejor del mundo.

A las cinco de la tarde se recoge la segunda red, esta vez con éxito aciago. Apenas suben presos en el copo una merluza y algunos peces pequeños.

Sube también una lata vacía de pescado:

– ¡Milagro! – grita el ingeniero Díaz Muñoz – *¡El pescado sube ya del fondo en escabeche!*

Luego el regreso entre las sombras. La costa es una cenefa negra y alucinante en la que parpadean las luces de los faros. Vamos en escuadra todos los pesqueros que hemos estado en Abascal. Delante “los chavales” haciendo sonar alegres sus sirenas.

– *¿Todavía opinan ustedes, que es una cosa sencilla eso de la merluza a la mayonesa?* – nos pregunta a las doce de la noche cuando desembarcábamos, don Luis Pérez.

– ¡Sencilla! Para nosotros desde hoy, la merluza es un manjar sagrado. Cuando la pidamos, pensaremos en lo que hemos visto sudar a once hombres en uno de los barcos de usted ...

Y la pediremos porque nos gusta, pero con muchísimo respeto.

PICK

## 2.- La belleza de la costa olvidada

*La Voz de Cantabria 16 de septiembre de 1927*

La fotografía que ayer publicamos del Santuario de la Virgen del Mar y las breves líneas de comentario, han tenido un eco agradecido en algunos buenos santanderinos enamorados de esos bellos rincones de la costa brava. Algunos han venido a nuestra Redacción a pedirnos que proyectemos nuestra linterna sobre esa zona de rocas y arenas, fértil en lugares deliciosos como no los pudo imaginar la fantasía del más extraordinario marinista. Efectivamente, hay en Santander hondos manantiales de belleza cegados por esta incuria nuestra hacia todo lo que pudiera ser orgullo y gala de nuestro nombre.

El cinturón de costa que ciñe la ciudad está tan lejano de nosotros como un paisaje de Groenlandia. ¿Qué santanderino conoce el magnífico cantil que va desde Cueto hasta la Virgen del Mar? ¿Quién la bella playa de San Pedro, frecuentada solo por las gaviotas y desde la que se domina el más sorprendente y grandioso cuadro marino?

Uno de los santanderinos enamorados de estas bellezas es el ex concejal don Gervasio Gómez. Ayer estuvo hablando con nosotros y nos contó su ímprobo, su inútil esfuerzo durante muchos años para urbanizar aquellos lugares y dotarles de accesos fáciles y cómodos. Durante mucho tiempo acarició el proyecto de poblar la isla de la ermita de la Virgen del Mar de arbolado, que la convirtiese en un rincón de esparcimiento y de descanso.

Nada consiguió el entusiasta paladín de los cuatro pueblos. Como tampoco consiguió nada, cuando formuló el proyecto de dos caminos vecinales que fuesen, uno desde el Seminario de Corbán a la isla de la Virgen del Mar y otro, desde el depósito de aguas de Pronillo hasta la playa de San Pedro. Precisamente, en las cercanías de esta playa existe un hermoso pinar, de propiedad particular que a muy poca costa, podía adquirir el Municipio para convertirlo en un parque público. También quiso el señor Gómez, que esto se hiciera en los tiempos en que intervenía en la vida pública y no lo consiguió.

Ahora, reverdecidos sus recuerdos y reanimadas sus esperanzas, al ver que

la Voz de Cantabria enfoca su atención hacia esa zona tan interesante y tan olvidada, ha venido a decirnos que vuelve a la palestra y que de nuevo va a resucitar el proyecto de los dos caminos, indispensable primer paso para que la atención pública se fije en lo que puede ser uno de los más bellos paseos de las tardes de estío.

No solo es el señor Gómez el santanderino enamorado de estos lugares. Otro amigo nuestro, el industrial don Pablo Haro, es entusiasta paladín del culto de la Virgen del Mar y de la divulgación de aquel grandioso paisaje de costa brava. El y su señora se han convertido en mayordomos de la Virgen y han conseguido la restauración del manto que la regalara doña Isabel II.

Nosotros esperamos que estos entusiasmos aislados darán algún día su fruto y que el paseo de la costa, desde Cabo Mayor hasta Ciriego, sea uno de los más bellos paseos de Santander y el más frecuentado por los turistas.

Mientras Bilbao y San Sebastián explotan maravillosamente sus paisajes de costa, dotándolos de caminos modernos y cómodos, embelleciéndolos con arbolado y con jardines, en Santander los hemos tenido en olvido durante muchos años.

Aunque no fuera más que por la emoción literaria de “La elegía a la galerna del sábado Santo” que don Marcelino sitúa en estas mismas rocas, este lugar debiera ser un rincón predilecto de la ciudad, cuidado con amor por todos.

Nosotros confiamos, volvemos a insistir, en que Santander abrirá un día esos magníficos ventanales de la mar libre, a la curiosidad de nuestros visitantes y a la emoción de los artistas que quieran airearse, llenar sus pulmones de yodo y de brisa, y sus ojos de azul marino. Y sentir y soñar ...

PICK

### 3.- Santander puerto americano

*La Voz de Cantabria 17 de septiembre de 1927*

No necesitaba el amigo Alfonso Gutiérrez Betancourt, poeta y diplomático, que continúa en Santander la tradición gloriosa de los cónsules poetas que América nos envió siempre, como rico muestrario de su fértil ingenio; no necesitaba, repetimos, el amigo Alfonso, habernos aludido directamente en su artículo sobre Simón Bolívar para que nuestra pluma hubiese cobrado instantáneamente calidad de lanza y hubiésemos cabalgado al lado suyo, en defensa de este nuevo y magnífico paso honroso.

Bastaba solamente que el poeta venezolano hubiese esbozado su idea. Sin necesidad de alusiones nosotros la hubiésemos recogido. Nuestra misión es estar a la expectativa de toda idea feliz que vuele por encima de nuestras cabezas. Entonces alzamos el cañón de nuestra escopeta, la cazamos y se la ofrecemos, como ofrenda de voto, a la ciudad.

Tiene razón Gutiérrez Betancourt, al decir que Santander debe hacer algo para honrar la memoria del héroe de la América hispana, del inmortal Simón Bolívar. Santander más que ningún otro pueblo de la provincia. Porque Santander es el pueblo de España que tiene en la historia un carácter más marcadamente americano.

Hubo dos puertos españoles que fueron como dos ventanales abiertos a las rutas transoceánicas y americanas. Estos dos puertos son Cádiz, en el Sur, y Santander en el litoral Norte y Noroeste.

Cuando todavía no habían surgido los nuevos puertos elaborados pacientemente a brazo, Santander y Cádiz se alegraban todas las tardes con la bandada blanca de las fragatas de la Habana, de Puerto Rico, de Cartagena de Indias y de Puerto Cabello.

Las ciudades alzadas en las riberas de los muelles tenían un aire tropical. Olían a cacao y a caña de azúcar. Las mujeres, las familias, eran el resultado de la cruce de sangre española con la sangre indiana. Cádiz y Santander eran los postigos por donde América vertía su población en la vieja metrópoli para asimilarse su cultura.

Santander no ha perdido completamente su carácter. Todavía en los días en que arriban los trasatlánticos, la ciudad se puebla de un fuerte aroma tropical. Un aire antillano corre por nuestras calles y las negras de la Martinica ponen una nota exótica en el gris cotidiano de nuestras vidas.

Por eso Santander no puede ser indiferente al movimiento unánime con que Europa celebra la gloria del libertados de América. Bolívar es la segunda figura de la América civilizada. La primera es Colón, que llevó allí la luz y rescató toda una humanidad perdida del olvido y de la barbarie. La segunda figura es Bolívar que dio a aquél pueblo redimido la libertad. La civilización sin la libertad no hubiera sido nada. A veces es preferible ser libre a ser civilizado. Esparta, ruda y heroica, vale más que Atenas envilecida por los tiranos. Por eso, la obra libertadora de Bolívar es digno y necesario complemento de la obra civilizadora y redentora de Colón. Y a esta segunda y heroica figura de la América libertada, Santander, el pueblo de más marcado sabor americano de la España que descubrió y colonizó el Nuevo Mundo, tiene que rendirle un homenaje perdurable y ostensible.

Los miles de americanos que en Santander desembarcan todos los años, deben ser los primeros que encuentren al pisar tierra de España, el nombre de Bolívar grabado en un bronce ó un mármol fervoroso. Así, de acuerdo con lo que propone Alfonso Gutiérrez Betancourt, nosotros apuntamos la idea de que a la zona marítima, ese bulevar del pueblo que actualmente carece de nombre, se le llame Avenida de Simón Bolívar. Y que un sencillo obelisco, frente al muelle de atraque de los trasatlánticos, indique cómo y porqué esa Avenida lleva ese nombre. Así, todo americano que por Santander entre en España, entrará descubierto. Descubierto para saludar a su héroe nacional, recordado en piedra montañesa de Escobedo por unos montañeses que no olvidan todo lo que la Montaña debe a América.

Pero esto no debe ser un acto aislado de la ciudad de Santander. A este homenaje que proponemos deben sumarse todos los pueblos americanos de habla española. Y a tal fin, pedimos las opinión de los cónsules acreditados en esta plaza.

Este brillante plantel de cónsules, de que son figuras descollantes el propio Alfonso Gutiérrez Betancourt y el meritísimo poeta colombiano don Miguel Raszh Isla.

## 4.- El Sardinero en el otoño

*La Voz de Cantabria 6 de octubre de 1927*

Los tres o cuatro hijos de Santander que quedan en el pueblo, suelen decir que el Sardinero cuando verdaderamente está bonito es en diciembre. El malogrado José María Aguirre y Escalante iba allí todas las tardes de cellisca invernal, envuelto en un chubasquero y decía, con la mayor naturalidad del mundo: *Ahora si que da gusto veranear.*

Probablemente estos tres o cuatro hijos de Santander exageran. Hay mucha grandeza, efectivamente, en las tardes de borrasca cuando sobre Mouro saltan las olas y cuando el escorzo agrio de Cabo Mayor se adorna coquetamente con un festón de espumas y de encajes blancos como si fuese a comulgar. Pero de eso a que tal estación sea la mejor para veranear, media un abismo.

Hay sin embargo, otra estación intermedia en que nuestras playas conservan todo el encanto suave y de caricia del verano y lo complementan con la brava majestad de las nubes que desde el Noroeste vienen rodando. Tal estación es el otoño, los días y los meses que estamos viviendo.

En estos días una temperatura tibia permite vestir las galas y la ropa leve del verano. Los vestidos de playa pueden aún apurar y la arena sigue ofreciendo su sofá mullido para sentarse, placenteramente, al arrullo del órgano enorme y sonoro del oleaje.

Cualquier pueblo que contase con la maravilla de nuestras playas, prolongaría la temporada estival todo lo que las lluvias y el Noroeste lo permitieran. En Santander renunciamos, un poco estúpidamente, a tales dones magníficos de Dios, y así que la Familia Real se despide de nosotros, damos por terminada nuestra temporada de playa y las familias santanderinas se recluyen apresuradamente en la ciudad, Parece que si acudimos al Sardinero los días de julio y agosto es por compromiso. La brisa, las olas, el alegre abandono sobre la arena, todo lo que la playa tiene de encanto es para nosotros una obligación. Y la cumplimos, muy serios, muy circunspectos y de una manera un poco arbitraria.

Todo esto podía pasar, después de todo, si los santanderinos guardásemos fidelidad al Sardinero en los meses en que la moda no nos impone esa fidelidad. Pero no es así. La mayor parte de los años anticipamos el reino del otoño violentando a la Geografía y así, con la última campanada de las doce del 31 de agosto, el Sardinero empieza a despoblarse.

Todavía se explicaría tal contrasentido si lo abandonásemos por otro lugar de esparcimiento mejor. Pero no. Ninguno de los paseos de otoño y de invierno de la ciudad, puede competir con el marco imponderable de nuestras playas. Los días pasados, ayer uno de ellos, que nada tuvieron que envidiar a los más espléndidos del verano, era una pena ver el Sardinero. ¿Dónde pasean las familias de Santander en estos días?

No es sólo esta lamentación una lamentación sentimental. Hay también algo crematístico que nos obliga a condolernos. Si tuviésemos el tacto suficiente para prolongar, todo lo que el tiempo permitiera, la temporada del Sardinero, la ciudad se beneficiaría en una medida considerable. Porque la animación sostenida en nuestras playas podía inducir a muchos veraneantes a prolongar su estancia entre nosotros. O bien, daría margen a crear una segunda temporada del Sardinero de distinto tono que la de julio y agosto, pero muy interesante también y también productiva.

San Sebastián trabaja eficaz y concienzudamente por la prolongación de su verano. No se omite medio para que estos días de septiembre y la primera quincena de octubre, resulten animados y entretenidos. Las atracciones se siguen cultivando con todo esmero para que nada falte al veraneante rezagado. Aquí no. Al acabar agosto, todo acaba. Hasta el Hotel Real cierra sus puertas. Parece que la ciudad siente la impaciencia de recluirse en su concha y de volver a su vida huraña y un poco esquiva del invierno.

¿Defectos de carácter?. Quizá. Pero una sabia política directora, podía irlos suavizando poco a poco, con estímulos y con ejemplos. Aquí nadie se preocupa de tales cosas.

El veraneo para nosotros, más que un negocio calculable, es un juego de azar. Puede salir bien o mal. Pero sin que ni en el éxito ni en el fracaso, hayamos tenido intervención alguna. Como cuando nos toca o no nos toca, la lotería.

## 5.- Las grandes catástrofes y la civilización

*La Voz de Cantabria 27 de octubre de 1927*

Ayer tarde, comentando la catástrofe del *Princesa Mafalda*, oímos en algunos grupos comentarios que ya habíamos, anteriormente, oído en casos semejantes:

*– ¡Con estas cosas de la civilización se vive de milagro! ¡Todos los inventos no sirven más que para hacer la vida imposible!*

Es natural y humano que la impresión de estas tremendas hecatombes ponga en nuestros actos y en nuestro juicio un sentido pesimista y nos haga pensar que son preferibles los tiempos en que la dificultad de las comunicaciones y la escasez de los medios mecánicos imposibilitaban la actividad humana.



*Trasatlántico Princesa Mafalda de la Compañía Navegazione Generale Italiana, que naufragó en las costas de Brasil perdiendo 314 personas.*

Sin embargo, considerando en frío las circunstancias en que estas desgracias se producen y comparándolas con las lecciones del pasado, llegamos a una conclusión consoladora: que gracias al progreso de la vida moderna, el riesgo se ha eliminado casi por completo de la vida.

Antes, un viaje por sencillo que fuera, suponía un riesgo constante; hoy el riesgo constituye la excepción; lo corriente es la seguridad.

Contribuye a crear el espejismo de los que creen en un mayor coeficiente de catástrofes en nuestros tiempos que en los antiguos, la facilidad que tiene el hombre civilizado de enterarse rápidamente de todo lo que sucede en el planeta. Un tifón o la explosión de un arsenal, ocurridas en Tokio ó en Calcuta, los conoce con todo detalle a las pocas horas un aldeano de Tudanca. Antiguamente, este aldeano solo se enteraba de lo que ocurría en las puertas de su cabaña y esto le hacía suponer que en el mundo no sucedía nada. Pero la gente moría en holocaustos de unas proporciones que no podemos imaginarnos en la edad actual.

Sumando todas las victimas que producen en el día los ferrocarriles, los automóviles, los aeroplanos y los grandes trasatlánticos, no se llegará con mucho a la cifra que producían hace doscientos años, las inundaciones de los terrenos mal defendidos; los bandoleros que infectaban todas las carreteras; las caídas de los caballos y los atropellos de los salvajes, que eran el corolario de la llegada a las tierras nuevas; el escorbuto que se desarrollaba en las grandes navegaciones; el hambre y la sed en los barcos perdidos en los inmensos océanos y el naufragio de estos barcos en proporciones aterradoras.

Leyendo las crónicas de las navegaciones de aquellos tiempos, se siente uno estremecido en lo profundo de las entrañas por las situaciones patéticas que se creaban a cada instante. Embarcarse en uno de aquellos barcos de vela para una navegación transoceánica, era jugarse siempre la vida a cara y cruz. Cualquier viaje, volvemos a insistir, era siempre un peligro de muerte.

Hoy, no. Hoy se viaja por tierra, por el mar ó por el aire con una absoluta seguridad. De ven en cuando surge la desgracia; muy de tarde en tarde la catástrofe. Y tan habituados estamos a la facilidad y a la comodidad de la vida, que la catástrofe, al surgir, nos impresiona y nos desmoraliza. Ello mismo nos prueba que la catástrofe es la excepción. A nuestros antepasados que estaban habituados al espectáculo diario de la muerte estos acontecimientos trágicos les impresionaban mucho menos.

No hay, por lo tanto, que culpar a la Civilización de la frecuencia de las muertes violentas. Por el contrario, la Civilización las va reduciendo a sus límites más estrictos. En el duelo entre la Civilización y la Muerte, la Muerte se bate en retirada. Claro está que la muerte gana siempre en última instancia por la ley de la existencia misma ... Pero su reino, se va reduciendo a los límites

señalados por el Hacedor. Las ópimas cosechas que acrecentaban antes los estragos de la ley natural se van reduciendo continuamente.

No hay que abominar de la Civilización. Por la Civilización es la tierra un poco habitable, aunque de vez en cuando nos estremezcan catástrofes como esta del *Princesa Mafalda*.

PICK

## 6.- Recuerdos del 3 de noviembre

*La Voz de Cantabria 3 de noviembre de 1927*

Aquella tarde habíamos corrido la escuela. Uno propuso que fuéramos al Alta a pescar grillos y otro dio la noticia inquietadora: en el muelle estaba ardiendo un vapor. Nos hallábamos en la calle de Rubio, junto a la Casa Cuartel de la Guardia civil, y momentos antes habíamos visto salir a la escasa fuerza disponible, dos ó tres parejas, acaudilladas por el ya veterano sargento don Ruperto Ortega, que todavía vive, retirado del benemérito Instituto, y a quién Dios conserve muchos años la vida.

De momento no comprendimos a qué podía obedecer aquel despliegue inusitado de fuerzas; pero la noticia del incendio, que llegaba de pronto a nosotros, nos sacó de dudas. Quien la había dado propuso que dejáramos los grillos por el incendio y que fuéramos a ver como ardía el barco en Maliaño. Eramos muchachos de seis ó siete años, y que aunque nos creíamos con decisión para emular las aventuras de los héroes de Julio Verne, la idea del incendio, presenciado de cerca y a hurtadillas de nuestros padres, nos sobrecogió un poco. Hubo un largo debate, que estuvo a punto de acabar a cachetes. Si no acabó fue porque a la puerta del Cuartel se paseaba un guardia, cuyos bigotes canos estamos viendo todavía. Aquel veterano, tocado de un tricornio, y que paseaba a pasos rítmicos por la estrecha faja de la acera, era como la estatua móvil del Deber. Viéndole, nos arrepentimos ya de los novillos que habíamos hecho y no nos sentimos con ganas de agravar las falta primera. Íbamos, pues, a tomar el camino del Alta.

Recordamos como uno de los hechos más característicos de aquel día la diáfana serenidad de la tarde de Otoño, una de las tardes más silenciosas y más tranquilas de que hacemos memoria. La calle estaba completamente desierta. En los balcones alguna mujer. En una esquina, un carro inmóvil. De pronto...

Lo que sucedió es muy difícil de decirlo con método y con orden. Fueron tantas cosas en tan poco tiempo que los recuerdos se atropellan unos a otros y las imágenes se superponen. ¿Qué fue primero, el entenebrecimiento súbito del cielo hasta convertir las cinco de la tarde en una densa noche, el temblor

de la tierra y el llover ladrillos y cristales rotos ó el fragor horrísono, sin precedentes hasta entonces, sin semejanza después entre todos los fragores que nos han atronado en nuestra larga vida; fragor de desgarró, de martilleo, de convulsión, suma de mil cañonazos simultáneos, de enormes andamios que se hundén, de millones de truenos que estallan a la vez? ¿Qué fue primero?. Muchas veces hemos querido poner orden en nuestros recuerdos y en nuestros ideas y nos ha sido imposible. Sin embargo, nos inclinamos a creer que lo primero fue el entenebrecimiento. Por el cielo límpido pasó una esponja impregnada de tinta y lo dejó convertido en un negro tablero. Las cinco de la tarde se trocaron en unos segundos en las once ó las doce de la noche. En seguida, instantáneo, fue el terrible gritar de las mujeres en las casas vecinas; alaridos de fieras acosadas, todo seguido del fragor del espantoso tableteo de cien mil máquinas infernales que pasasen rodando por las nubes. Los cristales rotos caían en la calle como granizos. No tuvimos tiempo de comunicarnos nuestro miedo. El bando infantil se había evaporado como si la tierra, que parecía abierta, se los hubiese tragado a todos. Nosotros, inmovilizados por el terror, mirábamos con ojos de espanto el único punto de referencia que nos quedaba ya en la calle; el guardia civil de centinela.

El guardia había dejado de pasearse y, quieto ante la puerta del cuartel, esperaba no sabemos qué, con una frialdad de estatua. Su presencia nos reconfortó y volvió a nuestro ser un poco de vida.

Ya para entonces los portales de las casas eran como torrenteras humanas, por las que bajaban en confuso tropel mujeres desmelenadas, niños medio desnudos, hombres alocados, que no sabían a donde iban ni lo que pasaba. Sabían solo que la casa se hundía sobre sus cabezas y procuraban ganar la calle, tiznados de yeso y de cascote y algunos sangrando por las brechas que en sus rostros habían abierto los ladrillos y los cristales.

Un clamor que nos acompañará mientras vivamos era el clamor de aquella muchedumbre aterrada, tan penetrante, que apagó el propio fragor de la explosión, que aún seguía vibrando, y el tintineo de los cristales rotos al desmenuzarse en las aceras.

Entre las cosas extrañas que pudimos observar aquel día, una de las más importantes fue la rapidez con que la gente acertó con la verdadera causa del cataclismo.

Veinte mujeres gritaron a un tiempo:

– *¡Es el vapor que estaba ardiendo!*

¿Porqué dijeron esto? ¿Es que sabían que aquel vapor llevaba dinamita?

¿Porqué asociaban la idea del incendio a la idea de la catástrofe sin precedentes?

Otra de las curiosas observaciones en hora tan infausta fue la rapidez del vértigo con que la ola humana fugitiva salvó distancias considerables. Estaban todavía cayendo cristales, estaba todavía el cielo negro y aún vibraba el aire de la calle como si sobre él rodase un tren exprés, cuando ya en la esquina de Cervantes aparecían unos espantosos diablos negros, hombres teñidos de pez desde los pies hasta la punta de los pelos y que corrían como exhalaciones. Aquellos hombres habían estado en el muelle en el momento de la explosión; alguno habían sido arrancados de los muelles por la ola de agua y de fango que los había teñido de un modo diabólico, habían vuelto a ganar el muelle y saltando sobre viguetas al rojo vivo y sobre montones de cadáveres, habían llegado al corazón de la ciudad en contados segundos.

Pensando ahora en frío sobre todo eso parece imposible. Pero nosotros damos nuestra palabra, nuestra honrada palabra de niños de seis años, de que aquello lo vimos con nuestros ojos y de que aquello fue verdad. Recordamos también que uno de los fugitivos no iba solo teñido de negro: un hilillo rojo brotaba de su cabeza y corría a todo lo largo de su cara. Se iba desangrando pero no cesaba de correr.

Este recuerdo y el gesto impasible del guardia son los más perdurables de la dantesca visión. El guardia se había armado ya de su fusil y a la puerta de la Casa Cuartel vacía, estaba como dispuesto a hacer frente a unos enemigos invisibles cuya naturaleza no se podía imaginar.

Todo esto pasó en contados segundos. Si fueron minutos debieron de ser muy pocos, el tiempo necesario para que el instinto de conservación volviese a nosotros y nos sumase a la ola fugitiva, impulsándonos a correr.

Luego las escenas patéticas en la familia, donde cada miembro que llegaba provocaba desmayos en las mujeres, que consideraban a todos muertos, y la noche espantosa, la noche sin precedentes en los fastos de ningún horror humano, en que veíamos desde las vidrieras de nuestros balcones el resplandor que formaba todo Calzadas Altas, proveniente de la calle de Méndez Núñez, que estaba ardiendo. Y el toque desesperado a rebato de la campana del Hospital, que aumentaba el horror inaudito. Y de vez en cuando un clamor de hombres y un rodar de carros por la calle.

Alguna vez quisimos asomarnos a ver lo que era, pero manos cariñosas nos lo impidieron siempre. Luego supimos que en aquellos carros se llevaban hacia el Hospital los restos informes recogidos a paletadas en Maliaño, como si se

tratara de despojos de matadero.

Y como acorde único del cuadro el sonsonete del Rosario, entrecortado de sollozos, que las mujeres de la casa estuvieron rezando hasta que amaneció ante un altar improvisado, mientras entraban y salían hombres, y cada hombre traía una noticia desconsoladora:

– *También ha muerto don Arturo Pombo ...*

– *También ha muerto el comandante de Marina ...*

PICK

## 7.- Estampa de pescadores viejos

*La Voz de Cantabria 10 de noviembre de 1927*

Gorio, nuestro amigo, es un pescador que, siendo aún joven, ha vivido lo bastante para haber conocido aquellos tiempos en que la pesca se hacía a golpe de remo. Eran los tiempos en que el pescador empleaba el “fair play”, el juego limpio, del deportista inglés. Salía a enfrentarse con las merluzas y con los besugos como en un duelo, como en un match de deportes. La faena de la pesca era un desafío, no una matanza mecánica de peces, como es hoy. En aquellos días la pesca tenía interés y emoción. Claro que estaba sembrada de riesgos y eso mismo lo hacía interesante. Eran los tiempos en que las galernas eran enemigos formidables de las débiles embarcaciones sorprendidas muy lejos del puerto y sin posibilidad de poder regresar. Hoy ese riesgo ha desaparecido. Es muy difícil que un tiempo, por duro que sea, pueda dar cuenta de una vapora ó de un gasolino. El pescador de hoy no corre apenas el riesgo de morir ahogado. Puede ocurrirle que muera quemado como las ratas por la explosión de las calderas mal construidas.

Nuestro amigo Gorio, que sigue siendo pescador y que, como hombre sensato, no deja de reconocer las ventajas de que el progreso mecánico ha dotado a su profesión, evoca, sin embargo, melancólicamente, como un sentimental tocado de “snobismo”, los tiempos viejos en que el oficio era una brega heroica, un esfuerzo sobrehumano y en que a los peces había que vencerlos uno a uno, como enemigos leales en campo abierto y no aniquilarlos por series de cientos y miles, como hoy con los modernos medios de matanza. Sentimental y poeta, aunque toscos, nuestro amigo el pescador ha escrito unas cuartillas con la pretensión de que se publiquen en *La Voz de Cantabria*. Titula el artículo “Ejemplo de pescadores”, como pudiera titularlo cualquier literato. El artículo ya baja de tono. A un hombre que se ha pasado la vida remando no se le pueden pedir exquisiteces ni filigranas, como a Valle-Inclán. Pero, sin embargo, en las líneas y en los párrafos toscos hay emoción y esta emoción es la que nosotros queremos traspasar a este “Aire de la calle”, donde tampoco estará muy decorosamente envasada, pero donde, por lo menos, tendrá un aspecto presentable.

En el artículo se comparan tiempos con tiempos y marineros con marineros. Se echa de menos el espíritu de clase y el entusiasmo profesional en los pescadores actuales. Ahora la pesca ya no es el deporte, el “fair Play” de los tiempos viejos. Hoy que todo se profesionaliza y se industrializa, la pesca ha dejado de ser la profesión libre y un poco anárquica, donde la iniciativa individual podía desarrollarse lozanamente como las plantas silvestres en los cantiles de la costa. *Hubo una trainera hace veinte años – escribe nuestro amigo – cuyo armador era Pantaleón Barrena alias “Chomin”, y la tripulaban doce jóvenes tan fuertes como trabajadores, que, tratándose de remar, no se quejaban nunca a su patrón, que era el mismo armador.* Por el contrario, ellos le instaban; en costera de *manjuá*, cuando les ordenaba parar de remar por creerlos cansados de seguir a los toninos, ellos le instaban, repetimos, con frases como esta: *Hay que seguir hasta que nos caiga encima la noche.* Muchos días se ponían al costado de las lanchillas de vapor y corrían tanto como ellas y hasta hubo momentos que tiraban el boliche primero que las vaporas, pescando varias veces sin compañía, y otras para repartir la pesca cercada entre algunas de las lanchillas.

Este es el “fair play”, el juego limpio, el trabajo-deporte. Aquellos hombres eran los *yatchmen* de la pesca. Las líneas ingenuas de nuestro amigo nos han recordado muchos principios de párrafo de literatura náutica inglesa. Trozos de Jack London y de Joseph Conrad, donde también el trabajo en el mar se le da esta valor de ejercicio atlético y viril. Aquellos jóvenes sentían la hermandad y la alegría del trabajo. Cada tripulación constituía una gran familia en la que el patrón era el padre y un hermano cada marinero.

*Cuando iban a pescar – escribe el rudo exegeta de esta epopeya – a otros puertos, después de cenar todos juntos la cena, que condimentaba el mismo patrón, unas veces a bordo y otras en alguna taberna, se ponían a cantar, con tanta armonía que eran la delicia del público que desde el muelle les escuchaba.*

La estampa quedaría incompleta si no se diesen los nombres de aquellos tripulantes de la embarcación de Pantaleón Barrena. Algunos han muerto y nuestro amigo quiere que sobrevivan sus nombres, allanándonos nosotros a esta piadosa aspiración. Se llamaban los tripulantes de la trainera: *Chomin*, Julián Mauri *el Negri*, Emiliano Alonso *Guitarrero*, José Somocuetto *Saltita*, José García *Pois*, Francisco Leal *Tontona*, Urbano *el Pavo*, Manuel Pérez *Torropi*, Hilario Barrena *Chomin hijo*, Gregorio Casovalle *hijo del Tuerto*, José Luzuriaga *Chelín* y Alejandro Barrena.

Y acaba así su comentario el verdadero autor de esta estampa: *“Esos tripulantes son dignos de mención por los muchos años que anduvieron juntos en la misma trainera y por su constancia y amor al trabajo. Quiera Dios que esta humilde crónica sirva de ejemplo a muchos tripulantes que en la actualidad cada semana embarcan en una motora ó lanchilla”.*

No hubiera acabado de otro modo su crónica un soldado de Hernán Cortés que refiriese las hazañas de que fue actor y testigo y que pusiera a su caudillo y compañeros como ejemplo que debieran seguir los militares de todos los tiempos.

PICK

## 8.- Una noche de temporal en la costa

Como se moviliza una estación de Salvamento de Náufragos

*La Voz de Cantabria 11 de noviembre de 1927*

### ***De Nuestra Señora del Socorro al automóvil***

Estamos a bordo del barco-pareja de la Sociedad Pérez Hermanos, *Nuestra Señora del Socorro*. Son las diez y media de la noche. El temporal de viento y agua alcanza en aquellos momentos su máximo de intensidad. Sobre Puerto Chico se cierne la tragedia con toda su aparatosa teatralería. Gentes alocadas discurren por los malecones, comentando las últimas noticias que se tienen de la situación desesperada del vapor *Pepín*, echado por la mar, durante la tarde, sobre la costa abrupta y trágica de Quintres. Fracasados los últimos intentos de auxilio por parte de varios vapores, se va a iniciar el último y desesperado esfuerzo. En la puerta de la Comandancia de Marina, el comandante don Jesús Aguiar, rodeado de prácticos y de pescadores da órdenes rápidas y apremiantes.



*Pesquero  
Nuestra Señora  
del Perpetuo  
Socorro de la  
Sociedad Pérez  
Hermanos.*

*Fotos Alejandro*

Van a hacerse de nuevo a la mar los barcos parejas que durante el día estuvieron también junto al buque en peligro y trataron vanamente en remolcarlo. Pero hace falta gente. Gente que refuerce y que complete las dotaciones. Y los contramaestres de la Comandancia recorren las tabernas de Puerto Chico reclutando voluntarios para la arriesgada y penosa empresa.

Nosotros hemos embarcado en el *Nuestra Señora del Socorro*, que hace presión para salir de nuevo a la mar. Hay un ambiente de pesimismo, pero al mismo tiempo de heroico y denodado temple. El patrón, Ofidio López, calcula que el socorro puede ser tardío, porque la fuerza del viento y mar y la situación difícil en que quedó el *Pepín*, hacen temer todo lo peor. Sin embargo, se dispone a cumplir su deber, valerosamente.

– *Aunque no recojamos más que cadáveres* – dice a sus hombres – *tenemos que ir. Sería una vergüenza no intentar nada.*

Hay comentarios agrios entre aquellos esforzados hombres de mar, que deploran el abandono en que está en nuestro puerto el servicio de salvamento de náufragos.

– *Ni un remolcador, para una caso como éste* – comentan muchos en un crispamiento instintivo de puños.

El maquinista se multiplica avivando los fuegos. Ya hay presión; ya el barco está dispuesto a salir y nosotros nos disponemos a ir en él. En aquel momento una voz nos llama ante el muelle.

Es un amigo que viene a requerir nuestro concurso. El comandante de Marina, señor Aguiar, al mismo tiempo que el salvamento por mar, está organizando el salvamento desde la costa. Es preciso trasladarse a Somo y advertir a la brigada de aquella estación para que se ponga inmediatamente en movimiento. Hay dudas sobre si convendría ir a Somo por mar ó en automóviles. Y el señor Aguiar, a quién nuestros redactores han hecho ofrecimiento del automóvil de La Voz de Cantabria, desea hablar con nosotros para ultimar este servicio.

Desembarcamos y nos trasladamos a la Comandancia de Marina. Mientras estamos hablando con el señor Aguiar, el *Nuestra Señora del Socorro*, el barco salvador, en el que debíamos haber ido, desatraca y enfila la boca de Puerto Chico. Instantes después se pierde en la cellisca que cubre completamente las aguas negras de la bahía, casi al mismo tiempo sale el barco bou *Cántabro número 2*.

Nosotros nos quedamos definitivamente en tierra y nos uniremos a los esfuerzos que van a intentarse desde la costa.

### ***En marcha hacia Somo***

Tarda algún tiempo en organizarse la expedición que ha de acudir por tierra a los lugares del naufragio. El señor Aguiar conferencia con el práctico mayor don Indalecio Santos y acuerda que en la gasolinera de los prácticos del puerto, desembarque en Punta Rabiosa el contraamaestre de la comandancia, señor Grandal, con alguno de los voluntarios que generosamente se han ofrecido. Entre los acompañantes del señor Grandal, figuran el dependiente de la Casa Indatos, señor Ayuso hijo; el pescador Gregorio Casovalle y otros dos pescadores más.

Por la carretera, para situar nuestro automóvil en Somo y utilizarle allí en los trabajos de salvamento, vamos el práctico de guardia don Juan Arango, nuestro amigo don José Bobillo, Román Sánchez de Acevedo, que lleva el volante y nosotros.

Son cerca de las doce de la noche cuando el Citroen de La Voz de Cantabria se lanza carretera adelante entre la tromba de viento y de agua que en aquellos momentos barre todos los caminos de la provincia.

### ***En la venta de Somo.- Movilizando la brigada.***

A la una de la madrugada llegamos a la Venta de Somo. La noche es tan negra y la fuerza del viento tal, sobre todo desde que entramos en el Ayuntamiento de Ribamontán al Mar, que el automóvil hay que sujetarle para que no pierda la dirección en muchas ocasiones.

El vecindario de Somo está dormido con las casas cerradas a cal y canto. No se ve en los caminos un ser humano a quien dirigirse. Por eso nos sorprende gratamente un rumor de voces que surgen de un recodo del camino. Son unos hombres empapados completamente en agua, como si los náufragos fuesen ellos. Reconocemos a Grandal y a los voluntarios que en la gasolinera de los prácticos han ido a Punta Rabiosa desde Santander. Han llegado a Somo casi al mismo tiempo que nosotros, pues la travesía por la bahía ha sido accidentada y no exenta de peligro. Luego han tenido que andar a pie bajo una lluvia que entumecía y un vendaval que cegaba todo el vasto arenal de Punta Rabiosa.

Detenemos nuestro automóvil y cambiamos brevemente impresiones.

– *Todas las casas están cerradas. No se encuentra a quien preguntar* – nos dicen.

Reunidas las dos expediciones aporreamos la puerta de la Venta de Somo. Es un llamar frenético e insistente que hace rechinar la recia puerta en sus

goznes. Al fin, al cabo de media hora, aparece en una ventana un medroso rostro de mujer.

– *¿Qué ocurre?*

– *Abran pronto en nombre de la Comandancia de Marina.*

Vuelve a pasar otro espacio de tiempo que las mujeres de la Venta emplean sin duda en vestirse. A nosotros se nos hace siglos, porque el agua continúa cayendo a chorros y nuestras ropas nos pesan en nuestro cuerpo como si fuesen plomo.

Se abre la puerta al fin y la Venta hospitalaria, puesta a nuestra disposición amablemente por su dueña, nos ofrece abrigo y un fuego reparador que improvisan, en obsequio nuestro, aquellas buenas gentes.

Pero no hemos ido allí a descansar ni a secar nuestras ropas. Hay que despertar a todo el pueblo que duerme ignorante de la tragedia que en sus proximidades se desarrolla y movilizar toda la brigada de Salvamento de náufragos. Grandal va casa por casa, haciendo despertar a los vecinos. Y surge uno de éstos, el comerciante e industrial don Victoriano Gutiérrez, que es el primero que acude a la Venta y que desde el primer instante colabora con gran eficacia y competencia en todos los trabajos que se disponen.

Uno tras otro, van llegando el jefe de la brigada de Somo, don Anselmo Fuentes, y algunos de los miembros de dicha brigada. Se les entera de lo que ocurre, pues lo ignoran por completo y sin pérdida de tiempo se dirigen a la caseta de salvamento para preparar el material que pueda transportarse

### ***En Cabo Quintres***

Queda un punto importante por dilucidar: el lugar de la costa en que se halla el barco en peligro. Desde Somo hasta Cabo Quintres hay más de quince kilómetros de carretera y la costa es tan abrupta, tan acantilada, que es imposible recorrerla por la orilla del mar. Antes de que la partida de salvamento se ponga en marcha, conviene saber, de un modo cierto y por medio de los puestos de carabineros de Galizano y Ajo, hacia donde se debe dirigir. Para esta exploración se utiliza el automóvil de La Voz de Cantabria en el que viene el práctico don Juan Arango, que ha asumido la dirección de los trabajos de salvamento en la costa.

En Galizano despertamos al sargento de Carabineros, que no sabe una palabra de la noticia. Nos asegura que los carabineros de su puesto no han visto ningún vapor en aquellas proximidades en todo el día. Seguimos pues, hacia Ajo, a fin de continuar nuestras pesquisas en Cabo Quintres. Para entonces,

son ya las dos de la madrugada. Momentos antes de ponernos en camino, hemos visto desde Somo a los barcos que salieron a prestar socorro, que retornan al puerto. Un gran pesimismo invade a todos. Se calcula que por el tiempo que esos barcos han estado en el mar, no han podido llevar a cabo ninguna empresa de salvamento y su regreso se atribuya a que la tragedia se ha consumado.

Cuando coronamos el alto de Ajo, el espectáculo de la tormenta que está descargando es de una grandeza imponderable. La costa pelada y abrupta es barrida por ráfagas de Noroeste. Las casas del pueblo parecen diseminadas entre las rocas y para llegar a alguna de ellas tenemos que abandonar el automóvil y hacer el recorrido, dificultosísimo por la oscuridad y por el estado del tiempo, a pie. Por fortuna, viene con nosotros el industrial de Somo, don Victoriano Gutiérrez, sin cuyo conocimiento del terreno nos hubiésemos perdido cien veces. Llamamos en dos ó tres casas sin conseguir que nos respondan. Los que en ellas duermen, ó hacen oídos de mercader ó tienen el sueño muy pesado. Por fin, abren en una choza muy próxima al mar. Preguntamos a un vecino que se asoma extrañado, si sabe algo de un vapor que debe encontrarse en peligro a muy poca distancia de allí.

– *A última hora de la tarde* – nos dice – *he oído pitar a un barco como pidiendo socorro.*

– *Y ¿no ha avisado usted a nadie?*

– *¿Para qué?*

En estos pueblos del cantil las tragedias del mar no tienen importancia apenas. El naufragio y la muerte son sin duda espectáculos con los que se está muy familiarizado. A quien arrostra la muerte veinte veces al día disputando a las peñas sus moluscos ó a la resaca sus despojos, la posibilidad del cercano drama no le turba el sueño, apaga la luz y torna la casa a cerrarse a piedra y lodo, muda y silenciosa como un sepulcro. Y tornamos nosotros a nuestro andar a tientas por las peñas. Don Victoriano Gutiérrez continúa siendo nuestro guía providencial. Llevado por él llegamos hasta la casa cuartel de los Carabineros. Nuevos golpes estrepitosos en la puerta, nuevas voces y nuevos gritos que lleva el viento; un largo esperar y al fin un hombre a medio vestir que aparece en una ventana.

– *¿Qué saben ustedes del naufragio?*

– *¿De un naufragio?*

Es imposible entenderse así, hablando nosotros desde abajo y con aquél viento endemoniado que lleva y ahoga las palabras.

– *Esperen, que bajo ahora mismo.*

Baja un carabinero a nuestro lado y le informamos rápidamente de la situación. Tampoco los carabineros del puesto de Ajo saben nada; pero, como el vecino con quien hablamos antes, han oído al atardecer largas e insistentes pitadas de un barco que podían ser peticiones de socorro.

– *Y ¿no vieron al barco?*

– *No. Las pitadas venían del abra, hacia la dirección de Cabo Mayor.*

– *Pues el barco debe de estar perdido ó en grave peligro bajo este mismo cantil, en las peñas de Cabo Quintres.*

– *Esperen, ahora baja el cabo.*

Baja, en efecto, el cabo del puesto y su conocimiento del terreno nos sirve de pauta y de orientación. Bajar a la orilla del mar no supondría menos de dos horas de andar a pie. Arango insinúa que vamos a intentarlo, pero el jefe del puesto se opone.

– *Es imposible. A estas horas y con este tiempo no puede ser. Tienen ustedes que esperar a que sea de día.*

Nos convence y volvemos a desandar el camino andado. Otra vez de vuelta a Somo, a prevenir a la brigada de salvamento de la imposibilidad de bajar al acantilado a aquellas horas. Los carabineros de Ajo prometen solemnemente a Juan Arango que apenas amanezca montarán un servicio de vigilancia en las rocas y darán cuenta, a la mayor brevedad, de todas las novedades que observen.

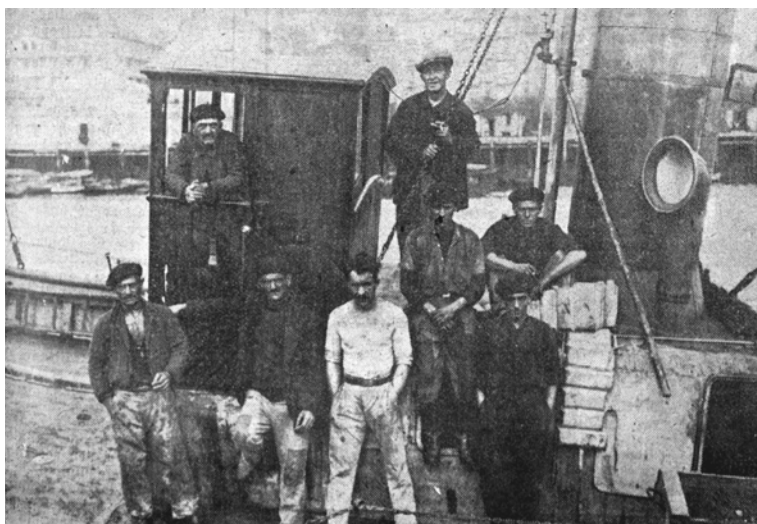
El “Citroen” va embalado, a toda su velocidad, para llegar a Somo cuanto antes se pueda. Ya está pasado Galizano. El viento nos sacude como a un barquichuelo en el mar. A lo lejos, en la carretera, se ven las luces de unos farolillos. Cuando llegamos a su altura hacemos alto: es la expedición de salvamento, que avanza trabajosamente, entre el diluvio que cae de las nubes. Forman la expedición los dos carros suministrados por don Victoriano Gutiérrez. En ellos se ha estibado todo el material de salvamento de que son capaces. En uno va el contramaestre Grandal, que hace de jefe del convoy. En otro, el capataz de la brigada de salvamento don Anselmo Fuentes y los miembros de dicha brigada, Ubaldo Toca, José Manuel Otero, José Lavín, Manuel Monasterio, Higinio Arco, Alfredo Toca, Ramiro Pontón, Alberto Díez y Rogelio Marañón. También forman parte del convoy los voluntarios de Santander, entre los que destaca, por su intrepidez, el simpático Gerardo Ayuso. Para darse cuenta del sacrificio que hacen estos hombres, baste decir que algunos, por no tener sitio en los carros, hacen el trayecto a pie, sin protec-

ción alguna y sin ropas de abrigo, aguantando estoicamente el formidable aguacero que cae a aquellas horas.

En esta guisa la tropa de Grandal se dispone a meterse por los acantilados. Nosotros les detenemos y les comunicamos nuestras impresiones. Hasta que amanezca no podrá hacerse nada.

Se aporrea una taberna del pueblo de Galizano, se la hace abrir y todos buscamos un momentáneo refugio. Serían entonces las cuatro de la madrugada. Se trata de esperar un par de horas que tardará en ser de día; pero entonces se nos ocurre una duda. ¿Y si los barcos que hemos visto entrar en el puerto llevasen a su bordo a los tripulantes en peligro? ¿Para qué el inútil esfuerzo que va a emprenderse? El teléfono más próximo se encuentra en Villaverde, a 9 kilómetros de Galizano. Nuestro automóvil vuelve a servir de fuerza exploradora de la expedición. En un cuarto de hora nos plantamos en Villaverde y conseguimos que las oficinas de la Compañía Telefónica nos den servicio, a pesar de ser éste limitado. De Santander nos comunican la noticia: once salvados y dos desaparecidos. La hazaña la ha realizado el *Nuestra Señora del Socorro*, en el que nosotros estuvimos embarcados ya y en el que debíamos encontrarnos a la sazón. Sentimos una rabia sorda contra nosotros mismos, por habernos malogrado estúpidamente el espectáculo dramático del salvamento.

Cuando regresamos a Galizano, la noticia es acogida con extraordinario júbilo. Tomamos un frugal refrigerio y regresamos a Santander, ya de día, y cuando la gente lee ávidamente los periódicos que traen la relación de lo sucedido.



*Los salvadores a bordo del Nuestra Señora del Perpetuo Socorro.*

Fotos Alejandro

No hemos perdido, sin embargo, la noche. Hemos asistido durante ella a la movilización de una brigada de salvamento de náufragos, con objetivos reales y no supuestos, como en los simulacros, y ello nos ha permitido formar una idea exacta de la eficacia de dichos servicios, suministrándonos elementos para las crónicas que pensamos hacer. Además, hemos vivido unas horas de una angustia y una emoción indecibles, cuando pensábamos que los náufragos necesitaban auxilio y nosotros, tan próximos a ellos, comprendíamos la imposibilidad material de prestárselo.

### ***La ficción de las estaciones de salvamento de náufragos***

Hace algún tiempo iniciamos una campaña señalando las deficiencias de la actual organización española de salvamento de náufragos. Decíamos que, tal como están constituidas, son absolutamente inútiles. La noche que hemos pasado en la costa, en unión de la brigada de Somo, nos ratifica en nuestros juicios. Es absolutamente inconcebible que no haya comunicación telefónica entre la capital y la estación de Somo y que para advertir a ésta de un siniestro que se inicia a las seis de la tarde sean necesarias seis horas. Es también deplorable que la estación carezca de material conveniente para trasladar sus utensilios y efectivos a los lugares de la costa que se precise.

Suponiendo que anteanoche la tripulación del *Pepín* hubiera necesitado los auxilios desde tierra, no se le hubieran podido prestar hasta la mañana de ayer. Y en estas horas interminables de desamparo, hubieran sucumbido todos, sin remedio alguno.



*Capitán y tripulación del Pepín saliendo de la Comandancia de Marina de Santander.*

Fotos Alejandro

Otras muchas deficiencias de organización podemos señalar y lo haremos en números sucesivos.

Hoy solo nos resta formular nuestra protesta contra este estado de abandono y alabar el esfuerzo de los humildes vecinos enrolados en la brigada, que suplen con su sacrificio las faltas de organización y material, de que no son ellos responsables.

Para que resalte todo esto, para que el lector comprenda bien como a pesar del buen deseo de todos, la movilización de una brigada de salvamento y su aparición en los lugares del siniestro, puede durar toda una noche, hemos dado tanta extensión a uno de los aspectos del dramático acontecimiento marítimo de anteayer.

PICK

## 9.- El perro del Pepín, héroe popular

*La Voz de Cantabria 13 de noviembre de 1927*

Titi, el simpático perro del *Pepín*, ha adquirido una categoría novelesca de héroe popular: como esos perros buenos de las estampas y de los que salvan a los niños perdidos, llevándolos amorosamente con la ropita prendida entre sus dientes a través del paisaje nevado.

Muchas bellas y sensibles lectoras nuestras han llorado durante los dos últimos días por la suerte del heroico Titi. Ciertamente, su porvenir no parecía nada halagüeño. Cuando el último hombre de la tripulación abandonó el barco en la forma dramática que ya conocen nuestros lectores, Titi se encontró solo a bordo, desamparado en medio de la noche oscura y de la pavorosa tormenta. Probablemente el pobre Titi tuvo miedo. Un perro de barco puede tener miedo también, porque el desmayo es inherente a todas las criaturas constituidas a base de carne y hueso. Los héroes de la *Ilíada* desfallecían también en ocasiones. Y hay que tener en cuenta que Titi estaba solo; que las olas barrían la cubierta; que la cadena del ancla, frágil hilo del que pendía la vida, rechinaba en unos violentos estrincones, amenazando romperse a cada momento. Si Titi hubiese tenido a su lado al pequeño motil, al chico de la cocina, que era como un hermano suyo, probablemente se hubiera sentido más valiente. Pero el chico de la cocina se había arrojado también al agua como sus compañeros de infortunio y el pobre perro no tenía nadie en quién ampararse, ni nadie que le pasase la mano por el sedoso pelo y que le dijese, como en otras noches también de tormenta: *¡Titi, valor ...!*

Hay que ponerse en el lugar del pobre perro. Dos noches y dos días ha estado solo, comiendo lo que podía de los residuos tirados en el barco; bebiendo el agua que la lluvia dejaba en los hoyos providenciales de la cubierta, aguantando maretazos, viendo delante de sí, tras una cortina de espantosa lluvia, una costa hostil, que más tenía de amenaza que de promesa. Solo de noche le consolaba el abanicazo misericordioso de la luz del faro de Cabo Mayor. Aquella luz parecía decir al pobre Titi que no estaba definitivamente abandonado; que allí, en el fondo de la ciudad lejana, el muchacho de la cocina

y los demás compañeros de a bordo, a salvo providencialmente, tenían un recuerdo enternecido para él.

Y le tenían, efectivamente. Apenas puesto pie en tierra, después de haber salvado la vida de milagro, el capitán del *Pepín* tuvo un recuerdo y un comentario de amargura:

– *¡El pobre perro, el pobre perro que se nos ha olvidado a bordo ...!*

Los periodistas se apoderaron de la exclamación, la incluyeron en sus relatos, la adornaron con pinceladas melodramáticas y todo Santander ha estado durante dos días pendiente de la suerte de ese pobre perro abandonado en la, para él, inmensa soledad del barco en peligro.

Al levantarnos por la mañana, nosotros pensamos anteayer:

– *Y ¿Qué será del perro? ¿Qué comerá? ¿Se habrá arrojado al agua y estará ya ahogado como el pobre contramaestre y el pobre marinero? ¿Rabiará? ¿Se conseguirá, por fin, salvarle?*

Ayer por la mañana cesó nuestra angustia. Aprovechando una calma momentánea el *Cántabro número 2* pudo llegar a la rompiente. La relación de este acontecimiento va en el lugar que le corresponde y no tenemos porqué anticiparla. Pero lo que el amigo reportero quizá no recoja, es, que cuando el capitán del buque abandonado puso nuevamente pie en él, se encontró la cabeza del Titi asomado sobre la borda, como un centinela que recibe a su jefe y que le da las novedades de la guardia.

Moviendo la cola alborozado el fiel perro parecía decir:

– *A la orden, mi capitán. No ha ocurrido novedad en estos días. La cadena ha resistido bien. Hemos hecho lo que hemos podido.*

Luego, a cada uno de los tripulantes que llegaban, les iba diciendo el perro alguna cosa amable con sus ladridos y con sus zalemas. Pondríamos la mano en el fuego a que el perro magnánimo lloró, cuando vio la bandera izarse a media asta en señal de duelo, por los dos infelices tripulantes muertos. El perro hubiera dado su vida por salvarlos. De haber comprendido su peligro, se hubiera arrojado al agua tras ellos. ¡Pero quién veía en aquella oscuridad de muerte!

Creía que como los otros, como los que se salvaron, se iban nadando cómodamente de un barco a otro, porque así convenía a los intereses de la empresa.

Cuando ya el *Pepín* entraba en la bahía, nosotros subimos a su bordo, y nuestra primera felicitación fue para el pobre Titi. Él, muy solícito, agradeció nuestro interés, moviendo el rabo. Luego vino a sentarse junto a nosotros y junto

al motel y en esta disposición le sacó Alejandro las fotografías que ilustran esta página. El fiel animal cumplió su deber hasta el fin, lo mismo cuando quedó de único tripulante del barco que cuando hizo los honores a los periodistas, como un senador vitalicio, posando ante la cámara fotográfica.



*Tripulantes del Pepín con el perro Titi. En el centro José del Río Sainz, Pick y arriba el vapor Pepín en la ría de Astillero. Composición fotográfica de La Voz de Cantabria 13 de noviembre de 1927.*

*Fotos Alejandro*

¡Titi, valiente Titi! ¡Loado sea el cielo que permitió que te salvaras! Yo saludo en ti a una vieja casta de amigos, a los perros de barco, con los cuales conviví y cuyo recuerdo no se separa de mí jamás. Tanto no se separa, que uno de esos perros me sirvió de tema para mis cantos. Y ahí anda en mis libros una poesía titulada “El perro de a bordo”:

*Era el guardián del barco; sus melenas  
agitaba magnífico en sus rondas.  
¡Con qué furor ladraba a las ballenas ...!*

En nombre de aquel perro y de otros muchos perros de muelle y de barco, cuyos vientres hinchados han sido pasto de los peces de todas las latitudes, yo te saludo a ti, valiente Titi, fiel amigo de los marineros, nacido en un vapor y que probablemente morirás en el naufragio de algún otro. Porque la suerte que has tenido ahora, no la tendrás siempre ... Alguna noche te quedarás también solo frente a una costa inhóspita, en un barco que sujete un ancla y ese ancla faltará ...

PICK

## 10.- La viuda de Melborne Jackson, se casa en la Montaña

*La Voz de Cantabria 15 de noviembre de 1927*

Hace poco más de un año llegó a la Montaña y se estableció en uno de sus más lindos pueblecillos, una distinguida dama inglesa acompañada de tres pequeñas niñas suyas.

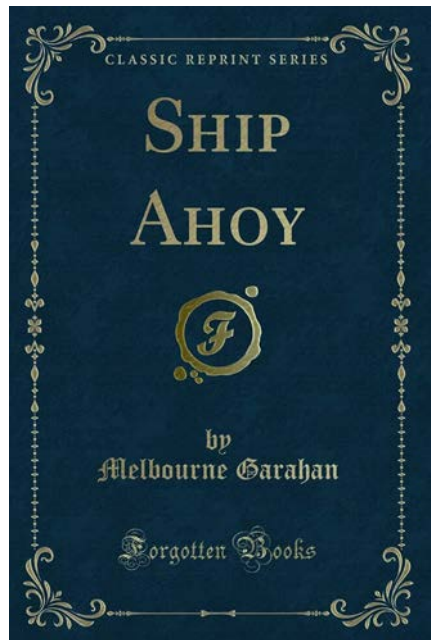
El pueblecillo era Mazcuerras, rebautizado por el genio de Concha Espina con el nombre de Luzmela; la dama era mistress Jackson, nacida Catalina Garahan, ilustre escritora en su país y colaboradora de su marido mister Jackson, en una obra literaria que tuvo en los últimos años gran boga en Inglaterra.

Mistress Jackson acababa de enviudar. Todavía con las tocas de la viudez recientes, vino a instalarse en el silencioso valle montañés, en una bella finca que tenía también tradición inglesa: una finca que es propiedad de Juan Mac Lenann, rancio y sonoro apellido escocés.

A los que siguen al día el movimiento literario del mundo, el nombre de Melbourne Jackson y de Catalina Garahan, no les es extraño.

Con esos dos nombres se hizo un solo nombre literario, el de Melbourne Garahan, que aparece firmando las obras producidas por el matrimonio de artistas. Entre estas obras destacamos, por su notoriedad *Ship ahoy*, la novela de un joven aprendiz de marino mercante, desde que se define en vocación en el colegio y entra en el barco-escuela, hasta que emplea tres años en dar la vuelta al Mundo y retorna a Inglaterra.

*Novela Ship Ahoy del matrimonio  
Melbourne Garahan.*



Tal libro es como el Evangelio de la gente de mar. Si nosotros mantuviéramos relaciones personales con el presidente de la Diputación, señor López Argüello, le pediríamos que ese libro se tradujera y que se declarase de texto en nuestra Escuela de Náutica. Para hacer marinos, hay que hacer ambiente, y para hacer ambiente nada mejor que este libro, de perfecta y conmovedora poesía didáctica, en que la vida en un barco-escuela se describe de un modo perfecto y en el que hay páginas, como los dos pasos del Cabo de Hornos, que pueden quedar como ejemplos de literatura marinera.

Tal libro tuvo un éxito resonante en Inglaterra, país donde estos problemas de la mar preocupan tanto y donde se sienten estas cosas. Podríamos reproducir lo que de este libro dijeron todos los periódicos y revistas ingleses, pero el espacio limitado de que disponemos no nos permiten estos dispendios bibliográficos. Advertiremos, sin embargo, que Melbourne Jackson fue marino de profesión y que la novela es su autobiografía, seguida con rigurosa fidelidad y con una gran emoción y un gran entusiasmo.

No escribió, sin embargo, el libro él solo. Colaboradora suya fue su mujer, como él irlandesa y de una vasta y sólida preparación literaria y científica. Catalina Garahan estudió en Oxford, viajó por Alemania y por casi toda Europa y, una vez casada, acompañó a su marido en sus peregrinaciones por África, por la India, por Nueva Zelandia, para venir, al fin, a sumirse en el silencio pastoral de Luzmela.

Hablando con Catalina Garahan, se queda uno sorprendido de la llama dialéctica que hay bajo su frente. Esta dama irlandesa es como un resumen de toda la extraña fuerza creadora de esa raza indómita, enemiga del Imperio, y que, sin embargo, ha dado al Imperio sus figuras más sobresalientes: desde el generalísimo lord Roberts hasta Bernard Shaw, el dramaturgo de "Santa Juana". Mistress Jackson habla casi todos los idiomas literarios de Europa y los escribe con corrección. Actualmente, en Mazcuerras, además de la educación de sus niñas, atiende importantes colaboraciones literarias y hace traducciones alemanas a la lengua inglesa. Todavía joven, tiene una noble aureola intelectual, que es como una diadema invisible e impalpable, pero sensible, sobre su frente pensadora.

Mistress Jackson, en su retiro de Luzmela, se relacionó con nobles familias montañosas, y de estas relaciones nació la amistad con quien mejor podía comprenderla a ella, a su literatura y a su patria. Nos referimos a nuestro querido amigo don Fernando Guerra, el "gentleman" de Barcenaciones.

Parece que disuena esto del "gentleman" de Barcenaciones, pero, sin embar-

go, no hay otra manera de decirlo. Así como el difunto don Luis Bustamante era el hidalgo de Valdeiguña, don Fernando Guerra es el “gentleman” de la Montaña. Hay una porción de diferencias esenciales y de matices entre “gentleman” y caballero. Pareciendo frases sinónimas, no lo son. Caballero o hidalgo significan limitación, apego al terruño, nobleza y grandeza de alma en circulación por un cauce estrecho y severo. “Gentleman” quiere decir amplitud, alegría y nobleza desbordantes. Hidalgo es aldea; “gentleman” mundo. Y esto es, este querido amigo nuestro, que después de haber recorrido el Mundo de punta a punta, se ha confinado en su casa señorial de Barcenaciones, donde vive como en una “garçonnière” de Londres, bebiendo whisky y leyendo a Oscar Wilde.

Don Fernando y mistress Jackson intimaron desde el primer momento, y la noble amistad, madurada bajo los robles montañeses, tendrá muy pronto, dentro de unos días, un feliz desenlace en la iglesia humilde de un pueblo montañés. Será una boda íntima y silenciosa. Pero su importancia no reside en su mayor o menor ostentación.

La verdadera importancia es la que queremos señalar: que una escritora ilustre, que ha afamado su nombre en el mercado universal de libros y que tiene una historia tan novelesca y tan interesante como mistress Jackson, queda definitivamente incorporada a la Montaña al adoptar un apellido montañés y establecer su “home” en una de nuestras aldeas más características.

Mistress Jackson, la viuda del novelista Melbourne Jackson y novelista a su vez, será en adelante la señora de Guerra.

Nuestra enhorabuena, por anticipado, a los futuros cónyuges.

PICK

## 11.- La voz amiga que viene del mar

*La Voz de Cantabria 27 de noviembre de 1927*

En este intrincado debate sobre las posibilidades de Santander, una voz amiga llega hasta nosotros por la misma ruta de los trasatlánticos. Es la ruta por donde vino siempre a Santander la voz de aliento y la riqueza. Esta vez las voces amigas no son, como en otros tiempos, voces de las colonias montañosas, de los hermanos dispersos a través del vasto Continente de que nos separa el mar. Es la voz de consuelo, la voz de un extraño.

Don Agustín Gibernau es un marino catalán que, joven todavía, ha alcanzado los puestos máximos a que en su carrera podía llegar. Capitán durante muchos años de la Trasatlántica Española, conoce nuestro puerto palmo a palmo, con la seguridad del que ha entrado en él muchas veces.

Recientemente, no hace un mes todavía, dejó el mando del trasatlántico *Alfonso XIII* y pasó a ocupar el alto puesto de inspector general de la misma Compañía a que tantos años sirvió. Y apenas posesionado de su nuevo cargo, emite su voz autorizada de técnico del mar y de los negocios trasatlánticos, para afirmar, con el crédito de quien no tienen intereses materiales de ninguna clase en los puertos en



*Agustín Gibernau, poco antes de ser nombrado capitán inspector de Trasatlántica.*

*Archivo Histórico Municipal de Masnou*

litigio y pugna, que por encima de la mayor ó menor distancia geográfica, esgrimida por algunos como argumento irrecusable, está el hecho rotundo de la existencia de un gran puerto, el único gran puerto capacitado actualmente en los litorales Norte y Noroeste de España, para recibir el tráfico trasatlántico. Y este puerto por él señalado es Santander.

Tal afirmación, en nuestras bocas, podría parecer como una hipérbole, hija del entusiasmo por la tierra; pero en labios de quien, como el señor Gibernau, estudia el problema a una serena luz, atento solo a las enseñanzas de la experiencia, tiene un valor que no se escapará, seguramente, a nuestros lectores.

Como en otras muchas ocasiones de su vida, el auxilio a Santander le llega del mar. Y es la voz del señor Gibernau, como una voz providencial y simbólica, que viene a decir la última palabra en el largo pleito que, por su porvenir, sostiene empeñadamente en el día de hoy nuestra ciudad.

PICK

## 12.- Visión del Santander futuro

*La Voz de Cantabria 16 de diciembre de 1927*

*La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 28 de enero de 1928*

En la conferencia que leyó el doctor Madrazo días pasados ante el pueblo del Astillero, había un atisbo genial del porvenir magnífico que espera, no sólo al pintoresco pueblo, sino a toda la bella ribera que se extiende desde nuestros muelles de Maliaño hasta el pie de la Peña Cabarga y que constituye el centro geométrico de la curva de nuestra bahía.

Hablaba Madrazo de lo que será el Astillero el día en que el ferrocarril Santander-Mediterráneo llegue hasta aquí, cargado con los minerales y maderas de la sierra de la Demanda y con los frutos agrícolas de la ubérrima cuenca del Ebro. El Astillero –decía– ha de ser el punto necesario de embarque de todas esas ricas mercaderías, porque los vapores irán a buscarlas a vuestros cargaderos, ahorrándose así el arrastre por ferrocarril hasta Santander.

No es esto un sueño ni un delirio del anciano glorioso. Todo el que crea con fe inquebrantable, como él cree y como creemos nosotros, en un Santander nuevo, cuyos perfiles no están más que abocetados, ha de compartir esa generosa ilusión. El centro de gravedad de Santander, la pequeña ciudad mercantil del siglo XIX, nutrida del tráfico de harinas y de su embarque para América, tiende a desplazarse fatalmente. La estrecha cornisa de zona marítima y habitable que era suficiente para los escritorios y las corredurías de nuestros abuelos, hoy es un espacio tan incapaz de responder a las crecientes necesidades del comercio, que la vida se amontona, se complica y se dificulta.

Somos una ciudad que no dispone más que de una sola dimensión: la lineal. Y que cuando quiere ganar en profundidad se encuentra con un muro infranqueable, la escarpada colina del Alta. Por eso el crecimiento de Santander ha sido un crecimiento monstruoso, un amontonamiento de callejas y casas en cuatro palmos de terreno ó un desarrollo lineal en dirección al Sardinero que complica extraordinariamente la actividad y las transacciones comerciales.

Este problema le vio también como nosotros hace unos años otro montañés insigne, otro viejo glorioso de la Montaña – en la era actual no hay en San-

tander otra juventud que la de los viejos – el señor marqués de Valdecilla. Hablamos con él en “La Cabaña”, precisamente de la construcción del Hospital, cuyas obras emprendidas por suscripción pública acaban de paralizarse. Incidentalmente el señor marqués, con un atisbo semejante al del doctor Madrazo, nos habló de la disposición absurda de nuestra ciudad y de la conveniencia de ir pensando en otro emplazamiento más adecuado.

Hoy la conferencia del doctor Madrazo que estamos comentando, nos hace recordar la antigua conversación y la coincidencia de las dos personalidades eminentes en un punto tan esencial.

Santander ha de desplazarse. El Santander futuro no será el que fundaron nuestros abuelos y el que hemos conocido nosotros. Ya las grandes Empresas industriales han marcado el camino, eligiendo para establecerse la enorme llanada que forma todo el fondo de nuestra bahía; llanada que se aumentará prodigiosamente en cuanto las obras de cierre de marismas, de canalización y el acometimiento de las del puerto de Raos sean un hecho venturoso.

Emplazada esa zona en un sitio de verdadero privilegio, entre las principales carreteras y las vías férreas de más consideración, servida por el puerto de Raos y con espacio suficiente para albergar fábricas, grandes almacenes y barriadas obreras, no es aventurado presumir que el Santander de dentro de cien años tendrá allí su víscera vital.

En ese futuro, más ó menos remoto, y que nosotros deseáramos que fuese inmediato para morir consolados por su visión, Nueva Montaña, Muriedas, Maliaño, Bóo, Guarnizo y el Astillero no serán, como hoy, pueblecillos más ó menos prósperos, sino magníficas barriadas centrales de la gran ciudad que irá desde la ría de San Salvador hasta la segunda playa y el Faro.

La estrecha cornisa en que se asfixia hoy nuestra ciudad, seguirá siendo una gran calle de edificios suntuosos en que vivirán las grandes familias industriales y comerciales que tendrán, más hacia el Oeste, sus almacenes y sus centros de trabajo.

El Boulevard será el arranque de la bella ciudad de descanso y placer que llegará hasta el Sardinero. Así quedarán perfectamente definidas y caracterizadas las dos ciudades que armónicamente deben coexistir: la ciudad que trabaja y la ciudad que se divierte.

Un bosque de altas chimeneas surgiendo de lo que hoy son estériles marismas, será el telón magnífico que ofrecerá Santander a los turistas que traigan los grandes trasatlánticos y que así, apenas abocada la entrada del puerto, podrán darse idea de que llegan a una gran ciudad. Porque todas las activida-

des del pueblo, las de la industria y las del recreo, estarán situadas a la orilla del agua. Será el aprovechamiento sabio de la bahía incomparable con que nos enriqueció la Naturaleza.

PICK

### 13.- Recuerdos profesionales

#### El naufragio del Arinda Mendi

*La Voz de Cantabria 17 de diciembre de 1927*

Hoy se cumplen diez años de aquél emocionante episodio que tuvo durante unas horas, suspenso y conmovida a la población de Santander. El vapor *Arinda Mendi*, de la casa naviera Sota y Aznar, cargado de carbón, al intentar, en medio de un furioso temporal del Noroeste, entrar en nuestro puerto, sufrió la rotura del timón y fue echado por la marejada contra el arenal de Las Quebrantas, quedando en una situación difícilísima.

Se trató de auxiliarle por mar, pero no se pudo. El barco estaba tan dentro de la rompiente que era materialmente imposible llegar a él. Entonces las autoridades de Marina, con el concurso de numerosos voluntarios de Santander, organizaron el salvamento desde tierra. Nosotros acudimos a hacer información y compartimos con los salvadores las horas de angustia de la noche terrible en medio del arenal de Somo, mientras, a cien metros escasos de nosotros, treinta hombres sostenidos en un barco ya medio destruido, esperaban en vano un socorro que no se les podía prestar.

En tres ocasiones distintas hemos acudido a los mismos lugares por motivos idénticos. La segunda fue el naufragio del *Ramonchu*, y la última, bien reciente, con ocasión del salvamento del *Pepín*. La escena trágica, de infinita y bárbara grandeza, se ha repetido las tres veces, pero ninguna dejó en nosotros tan fuerte impresión como ésta, cuyo recuerdo evocamos ahora. Todos los que participaron en aquel salvamento conservan indeleble el recuerdo de los dramáticos episodios que tuvieron por escenario el arenal salvaje. Fue una angustia que duró hasta el amanecer del siguiente día en que el salvamento milagroso se realizó, no por obra de los hombres, sino por la intervención de la Providencia, que fue la verdadera y única salvadora de náufragos.

Aún estamos viendo, como si lo tuviéramos delante, al ex alcalde don Luis Martínez, representante en Santander de la casa Sota y Aznar, vestido con un uniforme de carabinero porque el temporal le había inutilizado completa-

mente sus ropas. De los que de Santander acudieron voluntarios recordamos también a don Víctor Poyo y a don Felipe Arce. Pero la figura destacada en aquellas horas de confusión, fue la de un sacerdote, el cura de Latas don Crisanto, espíritu y cuerpo recios, que contribuyó más que nadie a sostener con su ejemplo, la moral de los que trabajaban.

Este intrépido sacerdote, el capataz y algunos miembros de la brigada de salvamento de Somo y los prácticos de Santander don Indalecio Santos y don Germán del Río, recibieron si mal no recuerdo, como premio de su intervención, la medalla de Salvamento de Náufragos. A los demás que actuamos a coro, nos dedicó la casa consignataria un atento recuerdo: una pitillera en que están grabados el nombre del vapor y la fecha del naufragio.

En aquella ocasión la Prensa hizo una activa campaña, señalando las deficiencias de que adolecía el servicio de Salvamento y sobre todo el hecho incalificable de que la estación de Somo no esté comunicada telefónicamente con la capital.

Han pasado diez años y la necesidad de movilizar esta Estación se ha vuelto a repetir dos veces. Sin embargo, ninguna de las deficiencias, hace diez años señaladas, se ha subsanado. El servicio sigue adoleciendo de la misma falta de material moderno y de organización. Hace unos días con ocasión del salvamento de los tripulantes del *Pepín*, pudimos repetir, sin cambiar punto ni coma, muchas de las cosas que hace diez años escribimos, con ocasión del naufragio de *Arinda Mendi*.

Al evocar hoy aquél suceso no perseguimos solo un efecto sentimental. Queremos sacar una conclusión práctica: que la Estación de Somo sea provista de hilo telefónico que necesita para estar en comunicación constante con la Comandancia de Marina, que desde Santander debe organizar y dirigir los salvamentos; que a su personal se le retribuya convenientemente, que se le dote del material que necesite y que se le someta a un constante entrenamiento para estar, en cualquier instante, plenamente seguros de su eficacia. Esto, que algún día tiene que hacerse, debe hacerse cuanto antes mejor. Que dentro de diez años no vuelva a ocurrir otro naufragio y vuelvan a estar de actualidad las mismas lamentaciones de 1917.

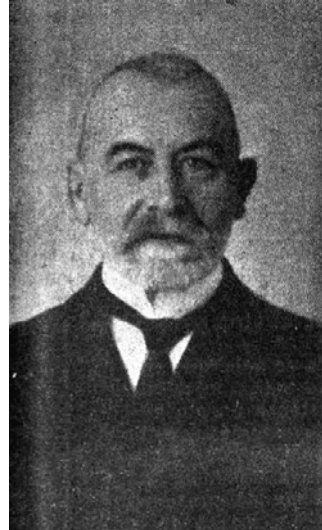
## 14.- Examen de una generación

*La Voz de Cantabria 21 de diciembre 1927*

Con don Leopoldo Cortines, buen santanderino y buen caballero, ha bajado a la tumba una generación que influyó poderosamente en la vida de la ciudad. Hace dos años murió el que pudiéramos llamar anteúltimo representante de la mencionada generación: D. Antonio Fernández Baladrón, y con motivo de su muerte empezó a hacerse el examen de lo que esa generación significaba. Con todo respeto para los beneméritos muertos y para los que les precedieron en el viaje del que no se vuelve, podemos hoy continuar este examen. Pocas lecciones habrá tan provechosamente instructivas en la vida de Santander.

La generación de don Leopoldo Cortines tiene en su abono las sólidas virtudes privadas que resplandecen en la vida doméstica de aquella época. Era una generación sobria y sencilla, de infatigables trabajadores, que madrugaban mucho y se acostaban pronto. La ciudad entera vivía al compás de este ritmo virtuoso, siendo sus características principales el ahorro y la prudencia.

Pero a estas virtudes domésticas les faltó el complemento necesario de la virtud pública. Queremos decir que aquellos excelentes jefes de familia no supieron ser jefes de pueblo. En otra época cualquiera de la historia santanderina hubieran sido los ciudadanos ideales de la ciudad ya encarrilada. Lo que no pudieron hacer porque era una misión superior a sus fuerzas, fue encarrilar al pueblo por los nuevos carriles, porque ésta no era labor de buenos ciudadanos, sino labor de hombres providenciales y ellos no lo eran.



*Leopoldo Cortines*

Nótese que al momento de juventud de esa generación, pertenece la hora trascendental de España, el período reconstituyente de 1875 a 1898. Es decir, el tiempo que media entre el advenimiento al trono de Alfonso XII, el Pacificador – la terminación de la última guerra civil – y el desastre colonial de Santiago de Cuba.

En esa época conocida en la historia por la época de la Regencia, España, sabiamente guiada por la Reina Prudente, restaña sus heridas y pone en explotación sus hasta entonces inexploradas riquezas industriales.

Barcelona tuvo su gran alcalde, Rius y Taulet, que dio cima a la obra grandiosa de la Exposición Universal. Vizcaya tuvo a los Chávarri, los Zubiría, los Alzola, los Churruca y los Ibarra. Asturias a los Figaredo, los Demetrio Herrero, los Tartiere, todos grandes caporales de industria que implantaron en sus regiones, los últimos adelantos del progreso del mundo.

Sólo la Montaña permanece estacionada en ese periodo. De lo que era la industria montañesa en aquellos tiempos, da idea el estudio publicado en “De Cantabria” por don José María Cagigal.

Toda nuestra vida se reduce al atraque en los muelles de Maliaño, que eran de la propiedad particular de la marquesa de Manzanedo, de los trasatlánticos de Cuba y de los barcos harineros de Serra y de La Flecha.

Hace muchos años humean ya los Altos Hornos de Vizcaya y en Santander no se piensa aún en la posibilidad de convertir en lingote, en nuestro mismo suelo, el mineral de la Peña Cabarga. Sólo hay algunas excepciones, algunos atisbos geniales, de hombres que lanzan a empresas de altos vuelos, sin apoyo de nadie y entre la indiferencia general. Dos de estos hombres son don José María de Quijano y don Alfredo Alday.

En aquellos años decisivos Santander, que poseía la exclusiva del comercio trasatlántico, pudo haberse colocado en condiciones que hiciesen imposible la competencia para el futuro. Precisaba para ello apoderarse del gobierno de la línea del Norte (lo que ha hecho ahora Bilbao) o haber construido el famoso Meridiano que nos uniese directamente con Madrid y haber dotado al puerto del *outillage* que requería.

No se hizo nada de esto. Bilbao había empezado a construir su puerto exterior y nosotros nos reíamos del proyecto en coplas que cantaba por Carnaval la famosa comparsa “El Cencerro”.

Verdad es que Bilbao en aquellos años tenía la menor cantidad posible de puerto: *las condiciones que tenía entonces la ría* – dice el insigne ingeniero señor Churruca en su libro explicativo de las obras del puerto vizcaíno – y

*su barra eran deplorables. La barra de la embocadura formaba un banco de arena de posición variable y donde la profundidad en bajamar viva, apenas llegaba ordinariamente a un metro, ofrecía graves peligros para la entrada y salida de los barcos, cuando el estado del mar se alteraba, siendo inaccesible en épocas de temporales, lo que obligaba a los buques a refugiarse en Santoña, cuando viniendo en demanda de la ría la encontraban cerrada por las rompientes. En el invierno no era prudente aventurarse a entrar en la ría aún en mareas vivas con calados superiores a doce pies ingleses y con poco más durante el verano, ocurriendo a veces que el banco de arena de la barra se ponía en tan malas condiciones, por efectos de los temporales, que los buques cargados tenían que esperar dentro de la ría durante semanas y aún meses.*

Esta enorme desventaja inicial para la competencia, la compensó Bilbao en un periodo no mayor de treinta años, convirtiendo la boca de su ría peligrosísima en el seguro y moderno antepuerto de hoy. Calcúlese lo que sería a estas horas Santander si en ese mismo tiempo, los hombres de aquella generación hubiesen realizado un esfuerzo análogo.

Cuando se quiso realizar este esfuerzo, después de la pérdida de las Colonias, era ya tarde y la suerte no nos acompañó. A don Leopoldo Cortines corresponde sin embargo, la gloria de haber iniciado a principios de siglo el resurgimiento industrial de Santander. Por eso debe destacarse su nombre del resto de sus coetáneos, junto con aquellos otros nombres de Quijano y Alday que ya hemos señalado, y algunos otros que se quedan involuntariamente en el tintero. Pero la justicia debida a estas relevantes personalidades, no debe modificar el juicio que hemos formado de su generación y de su tiempo y que queda reflejado en este artículo con toda lealtad. El examen de esa generación es un examen esencialísimo en la historia aún por escribir de la Montaña.

## 15.- El banquete monstruo de la bahía de Santander

*La Voz de Cantabria 19 de enero de 1928*

Santander ha tenido una corrida monstruo, una corrida que no ha superado ninguna de las grandes plazas españolas, incluso Sevilla y Madrid. A ese acontecimiento, a que nosotros hemos asistido, va unida una gran parte de la nombradía que, de ciertos medios sociales y en ciertas tertulias, disfruta la capital de la Montaña.

En Madrid y en Sevilla hay todavía gentes que cuando le oyen decir a uno que es de Santander, exclaman para halagarnos:

– *¡Hombre, allí se dio la corrida monstruo!*

Y lo dicen con el tono amable y protector con que podían decir:

– *Le felicito a usted por ser de la tierra de Menendez Pelayo.*

Pero en el orden de las monstruosidades no es esa corrida lo único que ha caracterizado a Santander. Unos años antes tuvimos una catástrofe, que también puede calificarse de monstruosa: la explosión del *Cabo Machichaco*. Y remontándonos en la brava corriente de los siglos, encontramos otro hecho, también monstruoso: el banquete que se dio en nuestra bahía el 24 de septiembre de 1623, con motivo de la llegada al puerto de una escuadra inglesa de catorce navíos, en la que viajaba el príncipe de Gales, que más tarde fue el infortunado monarca inglés Carlos I, que perdió al mismo tiempo la Corona y la cabeza.

Viajaba el príncipe en la nave capitana, llamada *Black Prince* y venía a España en plan de enamorado para solicitar la mano de la princesa María de Austria, hermana de Felipe IV. Como dificultades de orden diplomático – la diferencia de religión una de ellas – se oponían a esta boda, el príncipe, que era galante y acometedor, pensó vencer estas dificultades, presentándose personalmente en Madrid, acompañado de su favorito, el célebre Buckingham. Y la primera etapa de este viaje fue su llegada a Santander.

Al llegar a Santander, primera tierra española que avistaba, dio el príncipe un banquete a los nobles castellanos que a saludarle fueron. Y ese banquete, que se celebró en la nao capitana, constó de mil seiscientos platos, de los

cuales cuatrocientos eran de dulces. Sirvierónse todos a un tiempo, cubriéndose las mesas seis veces.

*“Fue el banquete – dice una relación de la época – de pescado y carne de mar y tierra, y a los brindis, que fueron muchos, a la salud de los Reyes de Inglaterra y España, a los infantes y príncipes y a la señora infanta María, se disparaba toda la artillería de la Armada que era tanta como jamás se ha visto, que algunas veces descomponían los aparadores que estaban con la ostentación que se deja inferir en tal real acción”.*

Al banquete asistieron las autoridades de la villa y todas ó la mayor parte de las personas de calidad del pueblo.

Sería de ver el asombro de aquellos buenos vecinos de la puebla pequeña, que entonces era Santander, al verse en medio de aquel festín babilónico.

Del hecho memorable, sin precedentes en los fastos de la gastronomía, se dio suscita cuenta en un papel impreso que apareció, por aquellos días, en Madrid: “Avisan de Santander que fue tan grande la provisión por el cuidado del Licenciado Quiñones, que en tan gran concurso no hubo falta, ni juntándose diferentes naciones no se metió mano a la espada ni hubo desgracias; solo una noche hubo un barril de pólvora que en una casa tenían para festejar las noches con luminarias e invenciones, se pegó fuego, se voló una casa de una parte a otra. Y entró el Quiñones y sacó un hombre y una mujer y una criatura que estaban enterrados, los dos muertos, y la criatura viva en brazos de la mujer”.

El Quiñones era, por lo visto, un Mijares del siglo XVII, aunque sin cruz de Beneficencia.

Sigue diciendo la relación: “La Armada fue de catorce navíos de guerra, tales cual nunca se han visto, muy reforzados y llenos de piezas de batir naranjadas, el que menos sesenta y tan ganales que de alcorza no pudieron ser más lindos, y la real, en que su alteza había de pasar, llamada *El Príncipe*, es un prodigio ó castillo en el mar; en la cual dio el domingo 24 banquetes a todos los señores y caballeros, tan grande que además del matalotaje con que de parte de Su Majestad se le sirvió, traían dos de las naves cargadas con regalos para él.

Fue en esta forma: en la popa se puso una mesa que venía a coger toda la Plaza de Armas que hacía cinco diferencias si bien todas se cubrían con unos manteles; la que estaba en la copa más alta para Su Alteza, luego un palmo más baja la segunda que quedaba en vacío y dos por los lados de ésta a las que estuvieron los señores cardenal Zapata, marqués de Aytona, conde de

Gondomar, el de Monterrey, duque de Buckingham y el embajador ordinario de Inglaterra, conde de Barajas y en otra los gentilhombres de boca, haciendo cabeza y frontera del Príncipe, el conde de Villamor como más antiguo”. Este banquete monstruo fue funesto para los que le dieron. El Príncipe inglés, después Carlos I, no sólo no consiguió casarse con la infanta española, sino que fue destronado y ajusticiado, y Buckingham, su favorito, murió asesinado en su tierra.

ENVÍO.- A Julián Gutiérrez, que presume de haber servido en Santander muchos banquetes célebres. Para que se entere de cómo las gastaban los “restauranteurs” del siglo XVII.

PICK

## 16.- Miscelánea del puerto

*La Voz de Cantabria 5 de febrero de 1928*

Hablaba ayer La Voz de Cantabria en la información del naufragio del vapor *Sendeja*, del tributo cruel que pagaban todos los años los barcos de vela a las fatídicas Quebrantas en la época en que no estaba aún generalizado el vapor como fuerza motriz. Uno de los siniestros de más resonancia ocurridos en nuestro puerto fue el naufragio de la fragata de guerra *Lealtad*, el 13 de enero de 1834. Era la *Lealtad*, dice un escritor de aquella época, “uno de los mejores buques de nuestra Armada, y había sido botado al agua en septiembre de 1825”.

En la iniciación de la guerra carlista cruzaba la fragata por el Cantábrico e hizo escala en Santander. En el día que hemos indicado, salió del puerto en medio de un furioso huracán, y a poco de estar en el mar trató de volver de arribada, contra la opinión del práctico santanderino don Antonio Villanueva, que iba a bordo.

El furioso huracán la echó contra los arenales, donde su casco estuvo muchos años después de alijado, logrando salvarse sus cañones y pertrechos, lo mismo que una gran cantidad de tabla de caoba de que, en gran parte, estaba construido el hermoso buque.

Los siniestros de Las Quebrantas disminuyeron mucho, es decir, casi desaparecieron desde el momento que se generalizó el vapor. Y a este efecto, creemos curioso recordar una de las fechas memorables de nuestro puerto: la hermosa fragata *La Cubana*, provista de máquinas. Ocurrió tal hecho el 25 de mayo de 1859. Mucho antes, el público santanderino se había acostumbrado a la vista de los vapores, pero lo que bien pudiera llamarse un raid trasatlántico a vapor, parecía en aquellos días una aventura extraordinaria. Era algo así como si ahora presenciáramos la partida de un avión comercial que inaugurase el servicio aéreo entre nuestro puerto y el Continente americano.

No solo aquél día, sino los días anteriores en que *La Cubana* estuvo cargando, el puerto de Santander ofreció un espectáculo animadísimo. Media provincia

se volcó en nuestros muelles para ver la nave portentosa. *La Cubana* cargó para la Isla de Cuba mil sacos de harina y ello dio motivo, dice un escritor de aquellos días, “para que multitud de curiosos visitasen el buque mientras estuvo cargando y para ponderar sus condiciones de construcción, las comodidades que ofrecía para la conducción de pasajeros y las ventajas que el nuevo sistema había de proporcionar al comercio”.

Gran número de curiosos, sigue diciendo el mencionado escritor, acudieron al muelle, a San Martín, la Magdalena y el Sardinero, ponderándose la marcha que *La Cubana* desarrollaba.

El escritor a quien seguimos, figuraba entre los curiosos y pinta el entusiasmo con que la gente, agolpada por toda la orilla del mar, hasta el Sardinero, acogía el majestuoso andar del primer buque que navegaba sin viento ó con el viento metido dentro de su bodega, según la frase de un poeta que por aquellos días estuvo muy en boga.

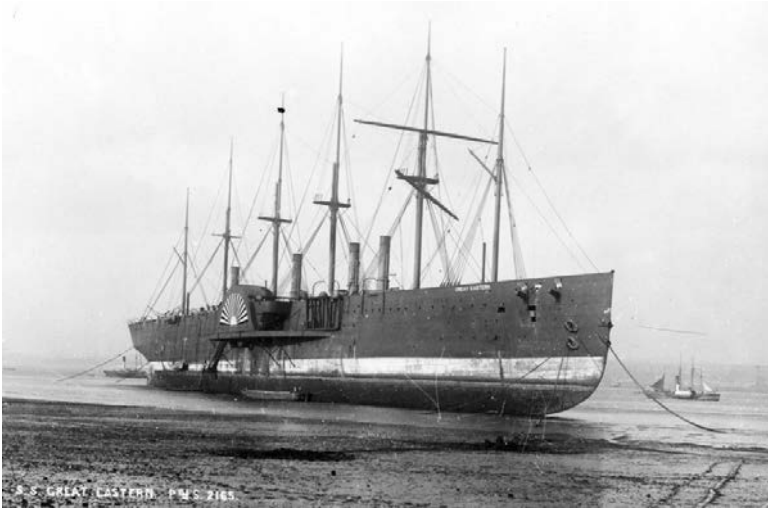
Los primeros barcos a vapor se construyeron, como es sabido, en los Estados Unidos, pero donde tuvieron verdadera aplicación industrial fue en Inglaterra, habiendo atravesado el Clyde uno de estos barcos en el año 1812: otro hizo en 1813 la travesía de Yarmouth a Norwich. Eran aquellos barcos de ruedas ó tambores, sistema que perduró hasta nuestra infancia, pues aún hemos conocido algún ejemplar en nuestro puerto. Hacia mediados de siglo surgieron los vapores de hélice.

El primer barco de vapor que cruzó el Atlántico, el *Savannah* con aparejo de fragata y máquina auxiliar, empleó de Nueva York a Liverpool 707 horas, pero de ellas solamente 80 empleó su máquina. El resto del recorrido lo hizo a vela.

Otro récord de velocidad de aquél tiempo es el del *Sirius*, de 700 toneladas, que empleó de Londres a Nueva York 17 días. Condujo 94 pasajeros

En 1858 se construyó el *Great Eastern*, que fue la maravilla naval de aquél tiempo. Costó 120.000 libras y la Compañía armadora se arruinó. Era movido por un sistema mixto de palas y hélice y desplazaba 18.900 toneladas, con capacidad para 800 pasajeros de primera clase, 2.400 de segunda, 1.200 de tercera y 400 tripulantes. Fue un verdadero prodigio en aquellos tiempos, pero el fracaso comercial fue rotundo. En 1865 se le empleó para el tendido del cable submarino y fue desguazado en 1888.

Hacemos aquí mención del *Great Eastern* por su semejanza con otro buque similar, el *Himalaya*, que visitó nuestro puerto el 10 de julio de 1860. El *Great Eastern* era el mayor buque de vapor de aquellos días y el *Himalaya* le seguía



*Vapor Great Eastern poco antes de ser desguazado.*

*Allen Green*

en importancia y tonelaje, medía 407 pies de eslora, 52 de manga y 55 de puntal; calaba 24 pies, lo tripulaban 206 hombres y estaba armado de seis cañones.

A Santander vino de Plymouth, haciendo la travesía en dos días. Conducía a su bordo una expedición de sabios, que el Gobierno inglés envió a presenciar el eclipse total de sol de aquél año. España fue el único país de Europa, desde donde se podía observar tal fenómeno, y la provincia de Santander uno de los puntos mejores para la observación. Entre los sabios que condujo el *Himalaya* los había rusos, suecos y noruegos, que se dividieron en varias comisiones, algunas de las cuales quedaron en Santander y otras fueron a Reinosa y los Picos de Europa.

En la Peña Castillo se instaló una de estas comisiones de sabios extranjeros, provista del más completo material astronómico de que se disponía en aquella época.

El *Himalaya* fondeó cerca del Promontorio y permaneció en nuestro puerto hasta el día 26, y en los días que permaneció aquí, dice el testigo ocular a quién seguimos, recibió la visita de miles de personas, entre las cuales hubo muchas de Torrelavega, Reinosa y otros puntos de la provincia, que vinieron con el exclusivo objeto de admirar aquella hermosa mole marítima.

En honor de su tripulación y de sus pasajeros la proverbial hospitalidad santanderina echó el resto y se celebraron numerosas fiestas y agasajos, que dejaron un recuerdo indeleble, no solo entre los santanderinos de aquellos días, sino entre los agasajados, que llevaron a sus países respectivos un grato recuerdo de su permanencia en Santander.

PICK

## 17.- El marino que ha querido morir en el mar

*La Voz de Cantabria 8 de febrero de 1928*

Algunos lectores nuestros nos han preguntado:

– *¿Eso que dicen ustedes hoy, es un cuento seguramente? Como ahora no se puede tratar de ciertos temas ... Pero tiene interés.*

Y nosotros les hemos respondido:

– *No es cuento, sino una historia muy verídica. Los martes son malos días para dar albergue a la imaginación en las columnas de los periódicos. Si viera usted las noticias que hay que tirar ... Precisamente por haber salido el número de ayer en martes, esa información tuvo que ir comprimida. Otro día cualquiera hubiera dado para plana y media, por lo menos ...*

Y eso que dijimos ayer a dos ó tres de nuestros lectores, se lo decimos hoy a todos en general. El hecho que ayer se relataba, además de rigurosamente exacto, es uno de los más extraordinarios y más bonitos que los periódicos pueden recoger. Por ser tan bonito, precisamente, parece cosa de cuento e invención. Nosotros nos ponemos en el caso de un escritor famoso (vamos a citar a Blasco Ibáñez, ya que está ahora de moda) y supongamos que recibe el encargo de hacer un poema ó una novela de la mar. Difícilmente, aún concediendo a su imaginación toda la posible fuerza creadora, se le hubiera ocurrido un final tan maravilloso para su héroe, como éste que el domingo último vino a nosotros envuelto en los accidentes vulgares de la llegada de un trasatlántico, su estancia durante unas horas en el puerto y su vuelta a salir de viaje.

El trasatlántico se llama *Orbita* – ayer dijimos *Orita* por un explicable e involuntario error – y pertenece a la Mala Real Inglesa que representan en Santander los señores Hijos de Basterrechea. Viene de Londres y va hacia Valparaíso, como ya dijimos ayer. Y el anciano viajero que va a su bordo, el viejo marino que desahuciado por los médicos, toma un billete y emprende un viaje para que la muerte le sorprenda en el mar y su cuerpo reciba sepultura en las olas, se llama míster Spencer (1). A Santander llegó en unión de un médico que le acompaña para hacerle más dulces esas últimas horas. Y aquí,

en nuestro puerto, le despidieron, en una despedida patética, una hermana suya y un hermano político. Tal despedida definitiva y sin esperanza es una de las cosas más fuertes y más impresionantes con que nos hemos tropezado en nuestra larga vida de periodista.



*Trasatlántico Orbita atracado en Santander*  
*Mundo Gráfico 31 de enero de 1931*

El enfermo vive todavía; quizá le queden horas y días y hasta semanas de vivir. Pero el barco tiene inexorablemente fijada su salida a una hora que no puede alterarse. Y esta salida hace los efectos de la muerte para los que le dan el último adiós.

El pasajero del *Orbita* no ha de volver. Lo sabe él y lo saben los deudos cariñosos que le despiden. Un momento de desfallecimiento, de debilidad sentimental, podría interrumpir el viaje, hacerle desembarcar en nuestro pueblo y prolongar durante algún tiempo la vida agonizante en contacto íntimo con los suyos. Pero míster Spencer, el viejo marino, tiene un alma heroica.

Ha visto la muerte muchas veces, en riesgos de mar y en riesgos de guerra; ha naufragado quizás en esos naufragios terroríficos que ponen pavor en el lector pacífico cuando lee el relato al levantarse por la mañana. Y el viejo marino, que no ha temblado nunca ante la muerte, no tiembla tampoco. Es un patriarca de la mar, a quien le dio el mar su fortaleza, y antes de salir de

Londres se despidió sencillamente, como si estuviese tendido en una cama en la hora final, de sus hijos y de sus catorce nietos.

Con voz tranquila, como cuando mandaba la maniobra entre los bramidos del ciclón, dio sus últimas disposiciones. Un consejo y un beso a cada uno. Y luego: ¡Adiós!

Adiós quiere decir casi siempre en la vida corriente: Hasta luego. Pero cuando se dice desde la barandilla del un barco que ha de salir a un viaje del que no se vuelve, el vocablo vulgar tiene un valor y un ritmo de epopeya. Sobre todo cuando ese adiós se dice valerosamente como resultado de una voluntad estoica.

Y la escena de la despedida de Londres se repitió el domingo en Santander. Después de Santander, nada. Aquí quedaba el último jirón de familia, el último lazo de la carne, el postrer apego a la vida. En seguida el anciano y su médico, solos, espionando en el pulso desfallecido los últimos signos de la existencia.

Nos imaginamos el diálogo socrático del anciano y el médico ya en medio del mar y con rumbo a una tierra a la que el primero no llegará nunca:

– *¿Será hoy?*

– *Hoy le encuentro a usted más animado, míster Spencer. Me parece que volveremos a conversar mañana.*

– *Es una lástima; éste sería un buen cementerio para descansar. ¿Sabe usted donde estamos?*

– *Vea usted la luz de Cabo Finisterre. Estas aguas son de gloria y de luto para Inglaterra. ¡Cuántos marinos duermen aquí! ¡Si pudiesen hablar las olas y las peñas!*

– *Yo también he estado aquí a punto de ahogarme. Fue cuando era mozo. Iba para la India en el Good Hope. Pero entonces quería vivir y me agarraba a la vida desesperadamente; no es como ahora.*

– *Sin embargo, no morirá usted hoy.*

– *Por eso digo que es una lástima.*

¿Donde morirá este viajero? ¿En qué latitud y en qué longitud, marcadas con mano temblona por el oficial de guardia en el cuaderno de bitácora, se acabará esa vida homérica y serán arrojados los tristes despojos a las olas, con un buen lingote atado a los pies?

Pudo haber ocurrido, y eso sí que hubiera sido desgracia, que el viejo nauta hubiese muerte en nuestro puerto ó en otro puerto cualquiera de las escalas, porque el destino es cruel y burlón y le gusta gastar esas bromas pesadas

a veces. Y entonces míster Spencer no hubiera podido ser sepultado en las aguas, sino que dormiría en la tierra, de la que quiere huir tan valerosamente. Pero los Hados benignos, que Inglaterra tiene a su servicio desde los tiempos de la Reina Isabel, sonreirán al anciano hasta el fin. Morirá en el mar y será sepultado en el mar. Y el *Orbita* entrará en el primer puerto americano como aquél barco fúnebre de que nos habla un poeta inglés, Whitman, en su balada "Oh captain, my captain".

*(1) Realmente se trataba del comandante jubilado de la Armada inglesa, H.W. Swithinbank*

PICK

## 18.- El mar inglés tiene otro muerto

*La Voz de Cantabria 25 de febrero de 1928*

El mar inglés, es decir, todo el mar, porque todas las olas llevan en su lomo marcada a fuego la huella de una quilla de nave inglesa, cuenta a estar horas con un nuevo muerto.

Inglaterra, como aquellos emperadores romanos que ponían su orgullo en sus tigres y los alimentaban con carne humana, con carne de esclavos y de sus libertos; Inglaterra, repetimos, ha puesto su orgullo en ese tigre indómito y magnífico que es el mar, al que tiene enjaulado y encadenado desde hace siglos, y para alimentarle, para nutrir su carne fabulosa y saciar sus hambres ancestrales, le echa todos los días una ración de vidas inglesas. No hay miedo que el mar sienta hambre mientras Inglaterra siga empuñando el cetro del mundo. Todos los días cae al mar un racimo de marinos ingleses. En todos los mares, en todos los golfos, en todos los estrechos del planeta, los miles de barcos en que Inglaterra lleva su pabellón, van pagando el terrible tributo.

Unas veces son las gloriosas gestas bélicas y navales – Trafalgar, Aboukir, Skagerrak – otras son las grandes hecatombes, como la del *Titanic* y el *Lusitania*, lo más frecuente es la oscura, la diaria, la sencilla tragedia del barco mercante que se hunde en el Canal; del velero perdido en los mares lejanos de la Sonda y de Las Antillas; de los pesqueros de Terranova e Islandia; ó la hazaña julio-vernésca de los descubridores, de los rompedores del misterio, como aquél capitán Hatteras, a quién el novelista francés, en un vigoroso simbolismo del genio y del espíritu de la raza, deja moribundo, arrastrándose sobre la banca de hielo, en dirección al Polo.

Los ingleses, que han sabido vivir en el mar como nadie, han sabido también morir en el mar como ninguno. Desde Nelson y los audaces bucaneros y el último grumete de los clippers de la India, hasta la orquesta del *Titanic*, que sucumbió en las aguas a los acordes de un salmo, los marinos ingleses, los millones de ahogados cuyos huesos jalonan los fondos submarinos, han sido la tradición ilustre y el orgullo diario de las Islas.

Rudyard Kipling, el poeta del Imperio, ha escrito, entre otras obras admirables, una que para nosotros es como la cumbre de su poesía imperialista y naval. Es como la letanía de Neptuno en que el orgulloso tridente se alza sobre las olas con un gallardete de la "Jack Union" flameando en su horquilla. Kipling canta en ese poema los mares y las ciudades marinas de Inglaterra. Los faros de la costa, las olas y los puertos de bellos y raros nombres exóticos, son personajes vivos que tienen voz y la hacen oír a lo largo de los versos robustos. También tienen voz los muertos del mar, los millones de ahogados y cada uno va diciendo su parte de letanía en esa oración inmortal.

"El canto de los muertos" se titula esa parte. Oíd el orgulloso estribillo:

*"Cuando el Drake dobló el Cabo de Hornos – quedó establecido el imperio inglés – los mares, hasta entonces no hollados – y las orillas jamás pisadas – saludaron el nacimiento del imperio – porque nació en la espuma – que la nave del Drake levantaba".*

Y sigue oyéndose la voz de los muertos:

*"Nosotros hemos alimentado al mar – durante miles de años – y el mar sigue abriendo sus fauces, aún insatisfechas, – Aunque no hay una sola ola – en todos los mares – que no haya acariciado – un cadáver inglés".*

*"Si la sangre es el precio del Almirantazgo – bien sabes, Señor, que nosotros lo hemos pagado bien".*

Y el estribillo se repite:

*"If blood be the price of admiralty, if blood be the price of admiralty, Lord God, we ha' paid it in!"*

Ahora el mar inglés, es decir el mar de todo el mundo, tiene ya un nuevo muerto. Acabó aquel poema, cuyo prólogo escribimos hará cosa de un mes. Aquel viejo lobo de mar britano, que a los setenta años, sintiéndose morir, quiso dejar su cuerpo en el tributo al mar, y tomó pasaje, moribundo, en el vapor *Orbita* para morir en la travesía, despidién-



*Comandante H.W. Swithinbank, que para poder morir en el mar embarcó en el Orbita con destino a Valparaíso, falleciendo a la altura de las Azores.*

*La Voz de Cantabria  
25 de febrero de 1928*

dose en Santander en un adiós patético de sus deudos que hasta aquí le habían acompañado, ha visto satisfechos sus deseos.

El viejo marino, al disponer que sus despojos fueran arrojados en tributo a las olas, señala a sus conciudadanos la obligación en que están, de no negar al mar nada de lo que pida. El mar lo ha sido todo para Inglaterra. Sin el mar, el poderoso Imperio que nació de los despojos de la nave aventurera del Drake, con el mar Pacífico inexplorado, como reza el estribillo del poema de Kipling, no existiría. El mar le ha dado a Inglaterra todo: gloria, riqueza, espíritu de independencia y de libertad. Ha sido el antemural infranqueable en el que han roto sus dientes todos los lobos que la rondaban. Ha sido el incentivo de las nobles pasiones de aventura que ha llevado a los hijos de las islas brumosas y pobres, a las lontananzas riquísimas y a los imperios en que triunfa el sol.

Y el viejo marino, el inglés representativo, ha querido remachar un eslabón de la cadena que une y unirá por los siglos de los siglos a Inglaterra y al mar; y para ello, después de haber consagrado a Inglaterra y al mar su vida, los consagra su muerte. Es un acto inflexible, heroico y sereno, producto de una estoica filosofía. Un acto que tiene la rigidez y la grandeza de un verso del *"Rule Britania"*:

*"Rule Britania  
rule the waves"*

Así rige y domina Britania a las olas. Con la voz imperial de sus poetas, el ejemplo de sus hombres vivos y la voz funeral de sus muertos que corean el himno desde los osarios submarinos.

Como Nelson, como los músicos del *Titanic*, como el capitán Hatteras, como el grumete heroico del combate de Skagenratt, este viejo capitán inglés ha pagado con corazón alegre su tributo. Y ahora disuelto ya en el mar, confundido con ella, hechos sus huesos fósforo luciente que brilla por las noches en los golpes de mar que barren las cubiertas, sigue clamando en las soledades atlánticas como la voz de los muertos del poema de Kipling:

*"If blood be the price of admiralty, if blood be the price of admiralty, Lord God, we ha' bought it fair!"*

## 19.- Estampas del Santander viejo

*La Voz de Cantabria 3 de marzo de 1928*

Hoy empezamos la reproducción de una galería de estampas del Santander viejo, que pertenecen a un querido amigo nuestro “amateur” incansable de la colección. Las estampas que reproducimos hoy, son dentro de la galería vetusta, relativamente recientes.



*Dos estampas del Santander de fin de siglo. Arriba la Ribera con la antigua dársena antes de su relleno. Abajo, Plaza de Velarde con el edificio de la Comandancia de Marina al fondo. CDIS. Ayuntamiento de Santander*



Esa plaza de Velarde, tal como aparece, la hemos conocido todos, a excepción de los que, por su suerte, pertenecen a la más reciente juventud. Y, sin embargo, a pesar de haber conocido todos los cuadros reproducidos y de haber transcurrido en ellos lo más granado de nuestras vidas, ahora, al cabo de veinte o treinta años de distancia, las viejas láminas se nos muestran con un prestigio de remota y de imprecisa antigüedad. Tal, por ejemplo, ese detalle sugeridor del tranvía de mulas, que caracteriza y patina de viejas, las estampas reproducidas.

La impresión de antigüedad nos la dan en estas fotografías los pequeños detalles que, al parecer, no tienen importancia. Ese tranvía, por ejemplo, los coches y los carros de tracción animal, la ausencia total de automóviles y la escasez de circulación, así como la moda de los vestidos. Tales detalles son los que impregnan de un perfume melancólico las estampas del Santander de hace treinta años, que sin ese tranvía, esos coches y con unos cuantos automóviles, bien pudieran parecer estampas de una ciudad moderna.

Todavía no se ha rellenado la última dársena, la que ocupan hoy los jardines que preside el monumento de Pereda. Tras de la línea negra de los árboles de la plaza, asoma el agua de la dársena, a cuyo fin se alzaba el pabellón de la Comandancia de Marina y la rampa del Consulado. Este detalle nos permite fijar la fecha de las fotografías en los últimos años del siglo XIX.

En una de las estampas, todavía puede verse el pabellón de la Comandancia de Marina a que aludimos, situado enfrente de la calle del Martillo y de la casa cuyos bajos ocupaba entonces el Café Ancora.

Antes de esa dársena, había existido otra, que al rellenarse constituyó la plaza de Velarde. Durante mucho tiempo, el pedestal estuvo aguardando a la estatua que, al fin, se alzó en ella. Inauguró el relleno la Reina Isabel II, durante su visita a Santander en 1861.

Este acontecimiento lo describe así un escritor de la época:

*El día de la llegada de la familia real se inauguró la plaza de la Dársena, que hubo que terraplenar apresuradamente: Era el sitio, hasta entonces, para guarecerse allí y verificar las faenas de carga y descarga de multitud de embarcaciones de cabotaje y lanchas y linazas; se terraplenó con el objeto de hacer más fácil la comunicación con la estación del ferrocarril y con la nueva población de Maliaño; habiendo conservado aquel utilísimo trozo de bahía. La entrada por aquel punto resulta ahora demasiado estrecha y para pasar, por ejemplo, a la Aduana había que rodear siguiendo por la calle de Somorrostro y por el sitio que ocupa el edificio que se hizo para pescadería para*

*situarse frente a la rampa que forma la bajada del puente; el tráfico, como hoy se realiza, hubiera sido imposible; y además, la ciudad mejoró algún tanto por aquella parte con la construcción de la plaza citada – o sea Velarde – y con las vías practicadas, nuevas o ensanchadas, que se verificaron. Se verificó la inauguración el día 20 de junio del mencionado año.*

Una de las notas características de esta plaza fue la pescadería al aire libre, que durante mucho tiempo tuvo sus reales en la calle de Somorrostro, que ofrecía el aspecto de un zoco rifeño, con sus toldos hechos de viejas velas de barco y las pescaderas descalzas y desgredadas, discutiendo a gritos y dirimiendo sus peleas en “corps a corps”.

Para acabar con aquel espectáculo se construyó en el frente occidental de la plaza, una pescadería de nueva planta que en aquel tiempo era la última palabra de estas construcciones. Pero las pescaderas se negaron a entrar allí. Preferían la intemperie y las inclemencias de los días de ventisca y el desorden anárquico de la venta en la calle, al puesto confortable bajo techado, con higiene y con comodidad. No hubo manera de reducirlos. El flamante pabellón de la pescadería quedó sin objeto y para indemnizar a sus constructores, se les autorizó a dedicarlo a usos industriales, convirtiendo sus bajos en tiendas.

En el piso principal se estableció el famoso café *Brillante*. Era un café de rompe y rasga, de cante “jondo” y de baile flamenco. Su popularidad se extendió a todos los puertos, porque lo frecuentaban preferentemente los marinos de los muchos buques que entonces hacían escala en Santander. Fue famoso también por sus escándalos, que traían en jaque a los escasos serenos de chuzo y linterna y a las tres o cuatro parejas de desmedrados “guindillas”, armados de unos enormes chafarotes, que no lograron nunca poner pavor en la marinería turbulenta y borracha. Al *Brillante* lo mató el progreso de la educación pública. Se hizo incompatible su existencia con el sitio privilegiado, verdadero corazón de la ciudad, que ocupaba, y un buen día desapareció.

En su salón – y esto es de ayer – se instalaron luego un cine y un teatrillo barato, en el que se hicieron todos los géneros, desde el melodrama hasta las “varietés”. Finalmente fue a purificarlo de tanta abominación el Ateneo, que tuvo allí su primer albergue. Ocupándolo el Ateneo lo destruyó un incendio y sobre sus cenizas se alzó el actual edificio de los Juzgados municipales.

En los destinos de la plaza de Velarde, antigua dársena del puerto, influyeron varios hechos capitales: el relleno de la segunda dársena y el incendio de la estación de Bilbao, instalada allí provisionalmente; la gran reforma del Boule-

vard, que llevó a cabo Luis Martínez, y la construcción de la nueva Pescadería en la calle de Atarazanas, con lo cual perdió la plaza un motivo de animación pintoresca y maloliente. Hasta que al fin, la construcción de la Casa de Correos y el traslado de la estatua a su actual emplazamiento en la plaza de la Libertad, dieron el golpe de muerte a punto tan interesante en la historia de Santander.

De todo aquel pasado no queda ya nada. Y así, la contemplación de estas viejas fotografías, deja en el paladar un gusto agridulce de licor añejo que se prueba con deleite y con melancolía. Treinta años, a lo sumo, nos separan de este Santander, y sin embargo, por la honda transformación que todo y todos hemos sufrido, nos parece tener delante un par de amarillentas láminas de la Edad Media.

PICK

## 20.- El puerto y sus censores

*La Voz de Cantabria 9 de marzo de 1928*

En cuanto una bajamar equinoccial deja al descubierto los sables de la bahía, “los contramaestres de muralla”, es decir, los buenos señores que desde tierra, sin haberse mojado nunca la ropa, ejercen la crítica y llevan la voz cantante en las tertulias de los cafés sobre los problemas del puerto, prorrumpen en la misma queja indignada:

*– El puerto se ciega. Ya se pueden plantar repollos. Va a haber día en que la arena llegará hasta el muelle.*

A creer a los tales, la bahía, hace ciento ó doscientos años, era un profundo y cuidado estanque con orillas regulares, sin necesidad de canales, porque toda la bahía era canal, y donde las arenas no habían hecho todavía acto de presencia. Ha sido solamente por el descuido y por la incuria por lo que los sables se han formado y, al paso que las cosas van, la bahía llegará a obstruirse completamente.

Hay que convenir en que de este tópico y lugar común, participan muchas personas en el pueblo. Y, sin embargo, no es así. El puerto actual de Santander, es decir, el puerto con canal de entrada para cualquier clase de marea y para vapores de gran tonelaje; el puerto con fondeadero de doscientos metros de borneo; el puerto con muelles de ocho metros de calado, eso es cosa reciente y de nuestros días. No lo hubo nunca y se ha conseguido a fuerza de dragado metódico y constante, de una labor a la que no se hace justicia, porque no se ve, pero que, sin embargo, ha hecho posible que Santander sea actualmente un excelente puerto comercial.

La bahía, lejos de irse cegando, gana cada día en profundidad y en extensión; y los sables, en vez de avanzar, van retrocediendo hacia el Sur. Bajos molestos y peligrosos que existieron durante casi todo el pasado siglo, han desaparecido en absoluto. Para comprobarlo, basta la confrontación de los planos de distintas épocas y de las curvas de calado.

Un marino viejo, que ha encanecido en nuestro puerto y que le conoce palmo a palmo, nos decía ayer hablando con nosotros de estos temas:

– Yo navegaba en los trasatlánticos hacia los años 95 y 96. Entonces los barcos mayores que aquí venían eran el Reina María Cristina y el Alfonso XIII. Pues estos barcos no podían entrar sino a punta de pleamar y tenían que esperar esta pleamar fondeados afuera. Había más. Cuando amarraban a la boya y había un coeficiente setenta de marea, tenían que dar un cabo al Promontorio para evitar que revirasen por el Sur, porque el barco tocaba invariablemente, por lo menos durante hora y media.

Hoy los paquebotes ingleses, que son los barcos con más calado que aquí entran, enfilan la canal de entrada en bajamares y pueden llegar sin dificultad ninguna al muelle.

En los últimos años se ha trabajado mucho y se ha ganado mucho terreno sobre el cantil. Hoy se dispone de un fondeadero, el de la Osa, de cuatrocientos metros, con calado de ocho metros en la bajamar. Además del amplio canal de entrada, se ha dragado al Sur de la línea de ese canal, es decir al Sur de las boyas rojas, y se ha ganado en esa dirección un espacio de cerca de cincuenta metros. El bajo del Bergantín ha desaparecido completamente y lo mismo ha pasado con otro que existía entre Las Hueras.

En la línea de muelles ocurre lo propio. Por los años a que se refiere el marino con quien hemos hablado, el muelle de más calado de Santander era el de Albareda, cuyo fondo era de siete metros. Hoy, en este mismo muelle, el calado es de ocho metros, así como en el del Ferrocarril del Norte, en el de la Trasatlántica, en el de los Cabos y en el antiguo muelle séptimo, al final de Maliaño. En todo el eje del canal, hasta el fondeadero de la Osa, hay un calado mínimo de ocho metros e igual en el trozo desde este fondeadero al de los Mártires. Desde el año 1903 hasta el primero de junio de 1925, solamente la draga de succión *Cantabria* ha extraído 9.437.600 metros cúbicos de arena. He aquí el detalle:

Arena extraída de las boyas luminosas, 896.000 metros cúbicos; ídem del fondeadero de la boya francesa, 128.500; ídem de la española, 1.000; ídem de la Junta de Obras del Puerto 191.500; ídem de la desembocadura de las Hueras 264.000; ídem del Bergantín 15.000; ídem de la punta de la Pasada, 16.000; ídem del fondeadero de la Osa 13.000; ídem del bajo del Colorado 105.500; ídem de los perfiles del Sur de Maura, Albareda y muelle número 1, 173.500.

“Como consecuencia de los dragados efectuados por la *Cantabria* – se lee en la Memoria de la Junta de Obras del Puerto, donde constan todos estos datos – va descendiendo el arenal del Puntal, cuyo extremo Oeste, llamado

Punta Rabiosa, se cubre por las aguas de pleamares vivas equinocciales en una extensión que no baja de quinientos metros”. Un trabajo proporcional, en importancia, han efectuado la draga de rosario *Santander* y el restante material de limpieza y conservación del puerto.

La bahía de Santander es, por lo tanto, una obra de la industria, ya que en las condiciones en que nos la dejó la Naturaleza, sin la intervención constante de la mano del hombre, estaría cegada por completo. Véase cómo era el 29 de diciembre de 1780, en que el brigadier e ingeniero don Juan Escofet, comisionado por el Rey para formar los proyectos de la dársena de Santander, reconociendo y sondeando el puerto, encontró el canal natural que ha sido utilizado hasta que, por medio de la draga *Cantabria*, se abrió el paso actual de las boyas luminosas.

“En la bajamar – se dice en un documento existente en el archivo del Ayuntamiento – se sondeó de medio en medio cable y se halló que el fondo, en la entrada del puerto era de catorce pies”.

No tienen, pues, razón los pesimistas ni los censores sistemáticos. La bahía, lejos de cegarse, va cobrando nueva amplitud y su navegación ofrece cada día nuevas facilidades. Y cuando todos los proyectos pendientes, algunos de ellos en vías de ejecución ya, se realicen, Santander será, sin disputa, uno de los puertos mejor dotados, no solamente por la Naturaleza, como suponen algunos, sino por la colaboración inteligente, con la Naturaleza, de los hombres.

PICK

## 21.- El puerto de pesca del Cantábrico

*La Voz de Cantabria 14 de marzo de 1928*

La lectura de la prensa bilbaína nos informa de una noticia que tiene algún interés para Santander, la salida para Madrid de algunos señores que van a gestionar cosas de tanta monta para la industriosa y simpática población vecina, como el proyecto del canal de Deusto, una especie de corta de Tablada, que evitará la pronunciada curva que actualmente forma la ría, y como algo que choca abiertamente con una legítima aspiración nuestra: la designación de Santurce para puerto pesquero del Norte de España.

En estos últimos tiempos todas las aspiraciones santanderinas han tenido como meta ó tope, aspiraciones similares bilbaínas. Quizá en algunos casos la insistencia con que nosotros llamamos la atención sobre la actividad con que Bilbao se adelanta a todas nuestras aspiraciones, puede haber llegado a parecer monomanía persecutoria, ó envidia y disgusto del bien ajeno.

Juramos con toda la solemnidad posible que esto no es verdad. La prosperidad innegable de Bilbao y su legítima importancia industrial y económica, nos parecen cosas merecidas y en vez de con recelo, a la vecina villa la vemos siempre con ojos de admiración y de cariño.

Pero en el combate de la vida, en que unos y otros estamos empeñados, la necesidad nos impone esta diaria pelea, esta escaramuza continua si no queremos que Santander quede completamente absorbido y anulado, pasando a ser un mero satélite que gire dentro de la órbita de su vecino poderoso y que no reciba más luz que la que éste pueda enviarle de rechazo.

Todos los proyectos, todas las esperanzas de Santander, se frustran porque en Bilbao hay proyectos y esperanzas análogas, y desde luego, más decisión, más patriotismo y más fuerza para traducirlas en realidades. Cuando nosotros queremos ir, los bilbaínos están ya de vuelta. Esta es la triste historia del malogramiento de muchas de nuestras ilusiones. No tenemos que recordar más que lo ocurrido con nuestro tráfico trasatlántico. Bilbao obtuvo la primacía después de los largos años de tradición y de casi monopolio de este tráfico que tuvo Santander.

Bilbao se llevó también nuestra Escuela de Náutica, una de las más antiguas Escuelas de Náutica españolas; y la mayor parte de los sinsabores y las preocupaciones que las comunicaciones ferroviarias nos han producido, de Bilbao proceden. La influencia bilbaína en el ferrocarril del Norte, se hizo sentir constantemente en contra de Santander. Y el sesgo peligroso que adquirió en los últimos tiempos el proyecto de Santander-Mediterráneo, en que cifrábamos tantas esperanzas de salvación, a Bilbao puede atribuirse también. Ahora, sin ir más lejos, hay una competencia entablada, competencia que ya está surtiendo sus efectos en el puerto, entre las instalaciones petrolíferas del Astillero y las de Zorroza (Vizcaya).

El proyectado aeropuerto de Santander tiene como principal obstáculo el que solicitan los bilbaínos, y ahora, finalmente, esas gestiones que van a realizarse en Madrid para establecer en Santurce el puerto pesquero del Norte de España, es una nueva amenaza que se cierne sobre nosotros.

Conocemos de sobra la admirable tenacidad, el método y la técnica con que trabajan nuestros industriosos vecinos. Todo el pueblo es un conjunto articulado y homogéneo que responde, con la precisión de un aparato mecánico, a una dirección inteligente. Así han podido ver realizados en distintas épocas proyectos que en los tiempos en que se acometieron podían parecer fabulosos. No es por lo tanto aventurado presumir que un empeño de tan relativa poca importancia como este puerto pesquero lo dejen escapar de las manos. Sobre ello llamamos la atención de Santander. Para Santander tiene extraordinario interés el proyecto ese. En las informaciones que estos días hemos estado publicando sobre la vida de la gente de mar, se aprecia cuan considerable es el núcleo de población santanderina que de la pesca y de las industrias pesqueras, depende. Y no nos referimos a la provincia, donde hay pueblos que de la pesca casi exclusivamente viven, como San Vicente de la Barquera, Suances, Comillas, Santoña, Laredo y Castro Urdiales. Tenemos, además, una potente industria de transformación y preparación del pescado y Santoña puede alardear con orgullo de ser el puerto español en que la industria de la conserva ha llegado a su mayor perfeccionamiento. Como puerto pesquero y como centro de industrias pesqueras, Santoña tiene un crédito universal que se va extendiendo por momentos y que honra y enriquece a España. Cualquiera de estos motivos sería ya título suficiente para que el puerto pesquero del Cantábrico fuese necesariamente Santander ó Santoña.

Concorre además a nuestro favor un factor importantísimo, y es la menor distancia del futuro puerto al centro de España. Hoy por hoy, como están las

cosas, esta menor distancia la tiene Santander y debe mantenerla si es que no ha perdido el instinto de conservación. Porque a la diferencia que puede haber entre Madrid-Bilbao y Madrid-Santander, hay que añadir los kilómetros que separan a Bilbao de Santurce, que es en definitiva donde habría de establecerse el puerto.

Todas estas razones, esgrimidas como argumentos en un estudio serio y meditado – hay que acabar con el vicio de pedir por pedir y sin saber lo que se pide, en que incurrimos muchas veces – todos estos argumentos, repetimos, podrían ser base para una gestión que alejara de Santander el peligro inminente de verse postergado.

Si el puerto pesquero del Cantábrico se instala en Santurce, entonces sí que los pescadores de Santander pueden hacer almoneda de sus artes y buscar una nueva orientación de vida. La crisis angustiosa porque atraviesan actualmente tomaría caracteres de permanencia. Entonces el mal no tendría remedio.

Tratar de evitarlo, sin espíritu de hostilidad hacia Bilbao, que hace todo lo que debe y que cumple admirablemente su deber de pueblo, es una obligación de los santanderinos.

Suponemos que las entidades directoras estarán ya alerta y que no dejarán que por esta vez nos gane nadie en diligencia ni en actividad.

PICK

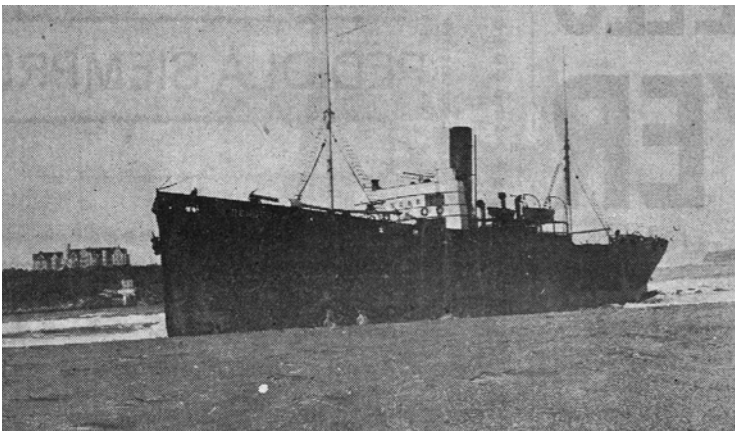
## 22.- El divertido salvamento del *Sendeja*

*La Voz de Cantabria* 22 de marzo de 1928

Santander ha encontrado desde hace un par de meses un bonito tema de preocupación y entretenimiento. Precisamente cuando estos temas iban faltando, porque lo del ferrocarril del Mediterráneo no llega nunca a interesar verdaderamente al pueblo, y la campaña ardorosa del doctor Madrazo se extinguió pronto, el accidente del *Sendeja* vino en auxilio del buen hijo de Santander, que necesita siempre un tema candente, alrededor del cual elevar la voz en el café, en la taberna ó en el casino.

Del siniestro del *Sendeja* se ha hablado más en los mentideros locales que del hundimiento del *Lusitania* en los grandes centros de Derecho y de Política internacional. Primero, se discutió si de debió perder, si estaba bien perdido y si la culpa era del capitán ó del Noroeste. Cuando, más que por otra cosa por cansancio, se llegó al fin de este debate, quedó en el encerado una divertidísima charada: ¿Saldrá el *Sendeja*? ¿No saldrá?.

Hubo enseguida filias y fobias, como en la guerra europea. Los “salvadorófilos” y los “salvadorófobos”. La mayor ofensa que podía hacerse a quien estaba plenamente convencido de que el *Sendeja* se podía salvar, era exponer



*Vapor  
Sendeja  
varado en  
el Puntal,  
en la zona  
denominada  
Punta  
Rabiosa.*

una duda respecto a la posibilidad de dicho salvamento. Y viceversa. En los últimos días, sobre todo, el acaloramiento de la discusión llegó al rojo vivo, y los veladores de cafés y bares han retemblado con la manotadas de los que apoyaban por medio de la acción sus argumentos.

No ha faltado tampoco el arbitrista, el hombre que está en el secreto de lo que debe hacerse. Dos ó tres docenas por los menos, de buenos hijos de Santander tenían un proyecto, su proyecto, de salvamento de una facilidad extraordinaria y de escaso coste. Lo inconcebible, según ellos, es que no se les hubiera ocurrido lo mismo, ó algo parecido, a los ingleses representantes del Lloyd, únicos interesados en que el salvamento se efectuase.

El sitio escandaloso en que el *Sendeja* está varado, visible desde los cuatro puntos cardinales de la ciudad, contribuía a alimentar la pasión del pueblo. Desde que embarrancó, hay mucha gente que acude diariamente al mirador de la Avenida, y, lo que es peor, que lleva allí forasteros para enseñarles el casco abandonado y referirles el naufragio. Si, desgraciadamente, las tentativas de salvamento fracasaran y el *Sendeja* permaneciese sobre la arena todo el verano, el vera-



*Los tripulantes  
del Sendeja  
abandonando el  
buque.*

no sería memorable. Los autocars “Lancia” tendrían que organizar un servicio por carretera para traer gente desde la Puerta del Sol hasta la Avenida de la Reina Victoria a ver el barco, que los santanderinos nos hemos empeñado en revestir de una importancia que nunca tuvo.

El pobre *Sendeja* estará en su cárcel de arena tan asombrado y tan avergonzado de ser objeto de tanta curiosidad, como esos personajes de los sainetes que para producir la situación cómica, hacen los autores que sean confundidos por héroes ó por sabios y que no cesan de repetir para su capote: *¡Pues, señor, no entiendo una palabra!*. Al *Sendeja* le pasa algo de esto. Sus treinta años de vida modesta, recorriendo, en cabotaje, los puertos de España y pasando inadvertido, tienen ahora este epílogo espectacular que no hubiera podido imaginarse nunca.

Hoy la expectación pública, suscitada por la extraña situación de ese navío, adquirirá su máximo interés. Hoy es el día en que, probablemente, van a quedar liquidadas todas las apuestas, los cientos de cenas arriesgadas sobre si se salva ó no se salva. Porque en la marea de hoy, probablemente, se hará un esfuerzo definitivo y todo hace suponer que ganen las apuestas los partidarios del salvamento.

Nuestros lectores saben ya, que de los trabajos se ha encargado una persona tan apta y tan inteligente en materias de mar, como Indalecio Santos. Santos, el popular “Indatos”, es de los que no habían discutido ni aventurado su opinión. Como todos los hombres de acción es hombre de pocas palabras. Pero una vez que hubieron fracasado las tentativas de salvamento, hechas el mes pasado por el Lloyd, se fue sencillamente a su representante y le dijo:

– *¿Qué me dan ustedes si le saco?*.

El inglés le ofreció tres mil libras, como le podía haber ofrecido trescientas mil. Acaso creyó que se trataba de un nuevo arbitrista de café y quiso quitárselo de en medio con la promesa.

Indalecio se puso a trabajar. Asociado suyo, para esta clase de trabajos es Bermúdez, un buzo joven, hijo de otro Bermúdez buzo, que se ha destetado en el fondo del mar y que como esos peces de fondo, de que se hablaba ayer en la página 20, a fuerza de andar en las tinieblas submarinas ha llegado a modificar su órgano visual y tienen que producir una fosforescencia especial para alumbrarse.

En unos pocos días, “Indatos” y Bermúdez se han hecho dueños de la situación. Han llevado al arenal de Punta Rabiosa unos centenares de trabajado-

res, que han cavado alrededor del *Sendeja* un ancho pozo. Luego, por medio de sacos, han construido una fuerte escollera que evita los corrimientos de la arena. Algo de lo que se hizo para el salvamento del *Sesostris*, referido en estas columnas.

Ayer, acabados los trabajos preliminares, se inició la operación maestra: revirar el barco. De atravesado que estaba se consiguió, por medio de los anclotes fondeados, que la proa se orientase hacia el Norte. La operación, que era decisiva pues de su éxito ó de su fracaso dependía la posibilidad de seguir trabajando, se realizó satisfactoriamente. El *Sendeja* quedó ayer, a última hora de la tarde, con la proa hacia la bahía, en una dirección O.N.O.

Y en la marea de hoy, verosímilmente, el *Sendeja* saldrá. Y de no salir hoy saldrá mañana, que el coeficiente de la marea es 113. Indalecio y Bermúdez tienen a estas horas casi ganada la partida.

Calcúlese la emoción que estos hechos producirán en las encrespadas “peñas” de los partidarios y de los enemigos del salvamento. El bonito tema del debate sobre el *Sendeja*, tema libre, además, porque hasta ahora lo ha respetado la censura, va a terminarse. Pero se termina de una manera digna, con una traca final y con discusiones que se prolongarán hasta última hora de la madrugada. Hasta que se cierren las cervecerías, por lo menos. Pero si el tema se acaba, queda para hoy ó para mañana el espectáculo, también bonito, del salvamento del vapor y de su llegada triunfal a los muelles. A Indalecio y a Bermúdez les esperan unos días de apoteosis, aparte del provecho material que pueda reportarles su hazaña. Nos alegramos sinceramente.

PICK

## 23.- Un banquete popular

*La Voz de Cantabria 3 de abril de 1928*

Hemos asistido a muchos banquetes populares que no tenían de tales más que el nombre. Esos banquetes, como todos los banquetes, cualquiera que sea su carácter, se hacen a base del comensal profesional. Todas las profesiones y todos los empleos moldean el espíritu y el carácter del que los ejerce: en el herrero hay algo de hierro, en el covachuelista hay algo de oblea y en el asistente a banquetes, una masa informe de arroz a la valenciana, de merluza a la mayonesa y de brindis en prosa y en verso. El asistente a cualquier clase de banquetes asiste a ellos sin entusiasmo, como cumpliendo un penoso deber, pero asiste. Durante la comida se dedica a decir pestes del arroz, de los camareros y del homenajeado.

– *Yo no sé porqué hemos venido aquí, porque este Fulánez es un besugo.*

Ocasión que aprovecha el comensal número 2 para hacer el chiste en el acto:

– *Pues hemos venido por eso, porque hay besugo ...*

Esta deplorable opinión que los comensales suelen tener del homenajeado, no es óbice para que a la hora del brindis se levanten invariablemente asegurando que acaban de tener una idea. La idea suele ser, con pocas variantes, que a la ilustre personalidad que los congrega, se la declare hija adoptiva de todos los Ayuntamientos de España, se pida para ella la cruz del mérito agrícola ó de cualquier otro mérito, ó se le regale un palacio a la orilla del mar por suscripción pública que no podrá pasar de cinco céntimos por cabeza. Y que se envíe el ramo de flores que adorna la mesa a la esposa ...

Hay pocos banquetes, por justificados que estén, por serios que sean, que se salgan de este patrón impuesto por el modo de ser del comensal profesional. El domingo fue un día en que hubo un banquete que mereció el calificativo de popular, por la cantidad auténtica de pueblo que asistió a él y por la ausencia, casi absoluta, del comensal que tiene la sensibilidad embotada por el sonsonete de los brindis y por el arroz de la paella.

El banquete verdaderamente popular a que nos referimos fue el organizado en honor de Indalecio Santos, por el afortunado salvamento del *Sendeja*. Se

celebró en el restaurant Cantábrico y de él va la reseña en el lugar correspondiente. Hizo un día a tono con el carácter de la fiesta en honor de un viejo marino que, además de marino, es un buen hijo de Santander. Fue un banquete de hijos de Santander, y Santander se adhirió, enviando para que le representase uno de sus días típicos de temporal. No faltó nada: ni el cielo plumizo, ni la lluvia achubascada, ni el Noroeste sacudiendo los cristales, ni el trueno a veces poniendo su pregón callejero. Al banquete podía haberse ido con botas de agua y chubasquero, sin peligro de desentonar, porque el tiempo exigía tal “toilette”.



*El práctico Indalecio Santos, salvador del Sendeja.*

Nosotros llegamos al banquete en el momento de mayor entusiasmo, no precisamente cuando se brindaba, porque con su buen sentido espontáneo, el pueblo, que formaba la masa de comensales, había ahogado en flor los brindis y los había sustituido por cantos de la tierra. Se cantaba en todas las mesas, se improvisaban coros; aquellos cantos, justo es confesarlo, sustituían ventajosamente a los discursos. Había en ellos más espontaneidad y más calor.

Llegamos al banquete con el joven arquitecto don Fernando Unamuno, hijo del glorioso maestro cuya vida y cuya ciencia austeras son un penacho de la España actual. Llegado para pasar en Santander unas horas, comió con sus compañeros de profesión Moncho Lavín y Mariano Lastra y con nosotros, en la Albericia, y abreviados los trámites de la comida para poder llegar al fin del banquete, entramos en el amplio comedor del Cantábrico cuando Antonio

Ayuso, subido encima de una mesa, dirigía un coro de obreros del muelle que entonaban una copla en honor de don Indalecio.

A Unamuno, que no conocía más que a la ligera de lo que se trataba, aquel acto tan distinto a todo lo que es uso y costumbre, le contagió el entusiasmo y estuvo a punto también de ponerse a cantar. Un espeso calor de humanidad, de trabajo, de entusiasmo sencillo y alegría cordial, se transpiraba del salón. En vez del comensal acostumbrado, del comensal escéptico que va a lo suyo exclusivamente, es decir, a colocar al fin los versos ó el discurso embotellados, se veían a obreros del muelle, profesionales de la mar – hasta las humildes cargueras tuvieron una representación – patronos, maquinistas, pescadores, capitanes y pilotos, capataces de la descarga; y para completar el cuadro, gentes de distinta condición, jefes de la Armada, comerciantes, industriales, médicos. Los grandes apellidos de Santander, juntos con los modestos nombres y los apodos del pueblo. Fue un verdadero banquete del pueblo en honor de un buen hijo del pueblo.

No le faltó ni el tono intelectual, porque Victorio Macho envió un telegrama sentidísimo y el exministro don Juan Ruano una carta expresiva, que lucieron mucho entre copla y copla y entre canto y canto.

Y las palabras finales las dijo Manuel Bermúdez, el buzo que compartía con Indalecio Santos las mieles del triunfo. Instado a hablar, dijo con una elocuencia ruda y lapidaria:

– *Yo debajo del agua. El que quiera oírme que baje conmigo.*

Tal fue el banquete popular del domingo. Dijere el menú lo que quisiera, en realidad se sirvió un solo plato: corazón. Corazón hubo de sobra. Y como precisamente esto es lo que faltaba en la ciudad, registramos el hecho como un acontecimiento extraordinario y le consagramos todo en el “Aire de la calle” de hoy.

## 24.- Invocación a don Ángel Pérez para el restablecimiento de nuestra matrícula

*La Voz de Cantabria 17 de abril de 1928*

Cuando España liquidó su imperio colonial, a fines del siglo, Santander había perdido casi por completo su tradición de puerto de armadores. Los últimos escritorios del Muelle habían vendido sus bergantines y sus fragatas y las empresas anónimas de navegación no habían surgido todavía. Los marinos montañeses navegaban en vapores de otras matrículas; la *Don Juan*, fondeada en bahía, esperaba a los noruegos que se la llevaron y buen número de capitanes de barco, desesperanzados y viendo cerrado el porvenir, orientaban su vida hacia las actividades de la tierra.

Hará de esto unos treinta años. Entonces don Ángel Pérez, un muchacho elegante que podía permitirse el lujo de vivir de espaldas a las preocupaciones de su pueblo, acometió, con un puñado de buenos santanderinos, la formación de la primera Sociedad Anónima fundada en Santander para explotar los negocios del mar. Esta Sociedad fue la Compañía Santanderina de Navegación. A marinos de aquella época les hemos oído ponderar todo el entusiasmo que don Angel puso en el desarrollo de esa empresa. El personal fue en gran parte escogido por él, que por la tradición marítima de su casa, sentía por los problemas de mar una gran afición y los trataba con una indudable competencia. Conocía a todos los marinos y sabía lo que podían dar de si. Y cuando los primeros barcos, el *Peña Rocías* y el *Peña Cabarga* llegaron al puerto con el blanco y rojo de nuestra matrícula, pintado como contraseña en sus chimeneas, don Ángel se pasaba las horas del día en las tertulias de las cámaras como un marino más. Porque eso es lo que ha sido toda su vida este opulento hombre de negocios: un capitán de barco que no ha necesitado navegar, pero que con la imaginación y con el deseo, acompañaba a sus vapores a los largo de sus travesías.

La Compañía Santanderina de Navegación, de la que fue alma don Ángel Pérez, ha sido durante estos treinta años el vivero fecundo de donde han salido los marinos actuales; la verdadera Escuela de Náutica de Santander.

Hemos oído que sus fundadores pensaban haber constituido una flota hasta de veinticinco ó treinta buques. Como todos los negocios de aquella época, corrió tiempos malos y temporales económicos. Pero mientras los buques de poderosas matrículas vecinas se amarraban por docenas, no se dio nunca el caso que un barco de la Compañía Santanderina estuviese amarrado. Nuevas empresas, domiciliadas también en Santander, surgieron a su ejemplo y hubo un momento en que se creyó posible la resurrección de los esplendores de nuestro puerto.

La mayor parte de aquellas Compañías, liquidaron sus flotas y desaparecieron, pero la Compañía Santanderina, que fue la primera, todavía conserva uno de sus cascos a flote, como indicando que la empresa no está definitivamente liquidada y cualquier día puede reanudar aquel brioso esfuerzo emprendido por don Ángel y otros buenos santanderinos, a raíz de la guerra de Cuba.

Viene todo esto a cuento de la entrada en dique del *Emilia S. de Pérez*, uno de los grandes barcos que don Ángel adquirió para una empresa completamente suya, cuando la dirección de la Santanderina le preocupó menos. Viendo al *Emilia* en el dique, falto de un palo y en situación que hace precisa una reparación costosa, después de haber estado fondeado durante largos me-



Vapor *Emilia S. de Pérez* en el dique de Gamazo.

ses en le pozo de los Mártires, se comentaba entre los marinos una supuesta decisión del entusiasta armador de retirarse definitivamente de los riesgos y negocios del mar.

Nosotros, y como nosotros muchos, nos resistimos a admitir tal posibilidad. Así como la Compañía Santanderina conserva un último vapor a flote, así don Ángel Pérez no puede retirarse nunca definitivamente. Mientras haya un solo vapor en que se arbole su contraseña, quedará la esperanza de que la flota comercial de la Montaña vuelva a renacer. Si se deshiciese definitivamente de todos sus barcos y volviese la espalda al puerto, entonces podríamos dar ya el adiós definitivo a nuestra bandera.

Actualmente existen navegando con pabellón santanderino, barcos de otras Compañías que seguirían su comercio, aunque don Ángel Pérez se retirara. Pero sin éste, sin lo que él representa en la vida local y en la historia del puerto, la flota santanderina carecería de lo que durante treinta años ha sido su alma y su razón de ser. Para esta clase de empresas, más que el espíritu del negocio, son precisos el espíritu del mar y el espíritu regional. Y uno y otro, los tiene como nadie el acaudalado armador santanderino. Para él los viajes comerciales han sido un deporte el que, al mismo tiempo que su inteligencia y la de los marinos, certeramente elegidos por él, le acarrea cuantiosas utilidades, satisfacía el vehemente afán de toda su vida orientada invariablemente en dirección al mar.

Santander necesita, como complemento de su puerto, de ese puerto moderno cuyos jalones están ya echados, una moderna y poderosa flota mercante. En una palabra, necesita resucitar, adaptándola a las circunstancias de los tiempos, la Compañía Santanderina de hace treinta años. Y tanto como el provecho legítimo que hay que buscar en toda obra humana, esta empresa, cuya necesidad nosotros defendemos, debe perseguir la satisfacción de un ideal montañés: que no se rompa nunca nuestra tradición navegante; que el crédito de los marinos montañeses perdure en la historia y que el tonelaje mercantil de Santander no sea inferior al de los demás puertos de España.

Para realizar esta obra y encauzarla, don Ángel Pérez es el hombre indicado, el armador indispensable. Cada vez que le vemos abandonar su casa del Muelle y tomar el camino de Madrid, nos invade una gran tristeza. Nos parece que todo el viejo espíritu comercial y navegante de Santander se van con él. Don Ángel hace falta en su mirador del Muelle, contemplando con sus prismáticos la entrada y salida de los buques; o en su bello retiro estival

de Valdenoja, recibiendo como un lord inglés, como un viejo magnate de la Compañía de Indias el homenaje de las olas y el saludo del mar..

Don Ángel Pérez es, quizás, el último representante caracterizado del viejo espíritu local, de la generación de los escritorios, de los negocios marítimos y del amor al puerto. Señor de casa consignataria, de fragatas y de balandros, amigo y contertulio de capitanes y de viejos contramaestres, sin ser viejo por haber vivido esa vida desde que era niño, don Ángel continúa tal tradición entre nosotros. Por eso nos es muy necesario, para que Santander siga teniendo barcos y para que estos barcos representen algo más que un negocio: representen el espíritu náutico del Muelle.

PICK

## 25.- El pasado glorioso y el claro porvenir del Astillero

*La Voz de Cantabria 18 de abril de 1928*

¿Cuajará esa industria novísima que el genio industrial de unos hombres, los señores Tijero y Arrola, va a ensayar en el Astillero? Todo hace suponerlo, y en ese caso, en muy pocos años, el antiguo real Astillero de Guarnizo, transformado en arsenal de aviones gigantes para la guerra y para el comercio, se colocará a la cabeza de los grandes centros industriales de España.

Nosotros siempre creímos con una fe ciega en el porvenir de ese maravilloso rincón de la rada; en repetidos artículos lo hemos proclamado. Situado el Astillero y los pueblos del S.O. de la bahía en una posición de privilegio, entre las líneas férreas y los caminos de acceso al puerto; dotados de enormes marismas transformables en vastas áreas industriales, el porvenir es indudablemente suyo. Bien lo vieron nuestros antepasados cuando fundaron allí la gran factoría naval que dio nombre al Astillero.

Hasta mediados del siglo XVIII, las construcciones navales las hacía el Gobierno en Santoña. En 1645 se trasladaron los astilleros al lugar de San José, de Guarnizo, dirigiendo la instalación el general Pimienta, verdadero fundador del pueblo, y cuyo nombre lleva una de sus calles. El primer barco allí construido fue el *Santa Isabel*, un navío de ochenta cañones, cuya construcción se había empezado en Santoña.

Sin embargo, la vida importante del Astillero no empezó hasta 1750, en que a favor de la política de reconstitución naval, se asociaron don Juan Isla Fernández, comisario ordenador de Marina, y don Manuel Herrero, quienes contrataron con el Gobierno la construcción de varios magníficos navíos de setenta cañones, y para construirlos crearon, no solo en el Astillero, sino en Santander y en La Cavada, factorías que en aquellos tiempos eran la última palabra de la industria naval.

Aquellos hombres de genio abrieron caminos e hicieron navegables las rías que podían servir a su industria. En Santander construyeron el tinglado de Becedo, cuyos restos siguen aún en pie, para la fabricación de jarcia. Tardaron solamente noventa días en levantarle, prodigio de celeridad, con los medios mecánicos de que se disponía entonces.

“Las casas – dice un biógrafo – que posee en la calle de Atarazanas el actual heredero de su título, y de la mayor parte de sus bienes, y las casas que se demolicieron frente a ellas para hacer las que ahora existen en una línea de la misma extensión que las de Isla, eran dos vastos almacenes que se servían directamente de los buques, por ser entonces navegable el sitio que ocupa la citada calle”. A partir del año 1722, se construyeron en el Real Astillero de Guarnizo, los siguientes navíos de guerra:

*San Fernando*, de 64 cañones; *San Luis*, de ídem; *San Carlos*, de ídem; *San Antonio*, de ídem; *San Felipe*, de 84 cañones; *Príncipe*, de 70; *Princesa*, de ídem; *Real Felipe* de 114; *Santa Ana*, de 70; *Santiago*, de 64; *San Isidro*, de ídem; *Poderoso*, de ídem; *Soberbio*, de ídem; *Arrogante*, de ídem; *Hércules*, de ídem; *Contento*, de ídem; *Victorioso*, de ídem; *San Pascual*, de ídem; *San Juan Nepomuceno*, de ídem; *San Francisco de Asís*, de ídem; *San Lorenzo*, de ídem; *San Agustín*, de ídem y *Santo Domingo* de ídem.

Y las fragatas, también de guerra:

*Concepción*, de 30 cañones; *Atocha*, de ídem; *Griega*, de ídem; *Nuestra Señora del Rosario*, de 40; *San Esteban*, de ídem; *San Francisco Javier*, de ídem; *Las Dos Victorias*, de 20; *Las Dos Bombardas*, de 18; *La Soledad*, de 30; *Santa Catalina*, de 26; *Santa Teresa*, de ídem; *Santa Barbara*, de 24 y *Santa Gertrudis*, de ídem. Para el ramo de guerra se construyó también el paquebote *Guarnizo*, de 14 cañones.

Los barcos construidos para particulares fueron:

Fragatas.- *Ninfa del Mar*, *Negociante Español*, *Los Amigos*, *San Juan Bautista*, *San Juan Evangelista* y *San José*.

Y paquebotes.- Dos, para el Consulado de Cádiz; *San Luis*, *San Antonio de Padua*, *Santo Domingo*, *Nuestra Señora de Muslera*, *Santa Bárbara*, *San Nicolás* y *Los Santos Mártires*.

Desde 1781 hasta 1808, se construyeron para el comercio cuatro fragatas y tres paquebotes, bajo la dirección de don Antonio Real y don Juan Real de Azúa.

Hasta 1840, languidece el Astillero, reflejándose en él la decadencia general del Reino. En 1840, se construye la corbeta *Nueva Luisa*, para el armador don Francisco Díaz, más dos bergantines; en 1842, un vapor y los primeros gánguiles que sirvieron para la limpieza de la bahía y que llevaron los nombres de *Santander*, *Miranda*, *Guarnizo* y *Comercio*, de cien toneladas cada uno.

De 1840 a 1871, año en que las construcciones navales se suspenden en absoluto, el Astillero produjo:

Corbeta *Nueva Luisa*, para don Francisco Díaz; ídem *María Victoria*, para el mismo; una draga, para la limpieza del puerto; bergantín-goleta *Corzo*, para don Manuel Fernández Cortines; íd. *Gonzalo*, para don José M. Aguirre; bergantín *Primavera*, para don Jerónimo R. de la Parra; ídem *Sirena*, para don Antonio Hornedo; bergantín-goleta *Eustaquia*, para don Lorenzo Blanchard; goleta *Dolores*, para Mateo Obregón; corbeta *María Luisa*, para don Domingo de la Portilla; quechemarín *José Francisco*, para don Francisco Díaz, bergantín-goleta *María Juana*, para don Felipe Díaz; bergantín *Renedo*, para don José M. Montalbán; goleta *P. P.*, para el señor Posadillo; corbeta *Soberana*, para don José Ceballos; fragata *Pasiega*, para don Manuel P. Abascal; corbeta *Aureliana*, para don Aureliano de La Pedraja y fragata *Don Juan*, para don Juan Pombo. La *Don Juan* fue el último barco importante construido.



*La fragata Don Juan en Santander, hacia 1890.*

Ese pasado de trabajo y de gloria es el que se quiere ahora resucitar. La factoría para la construcción de los grandes aviones Junker puede ser el primer paso decisivo.

## 26.- El Ronquillo, capitán de barco de los que le gustaban a Pereda

*La Voz de Cantabria 24 de abril de 1928*

Todavía no hace 25 años la famosa tertulia de *La Guantería* era como un escudo montañés pegado a una de las casas más viejas de la calle de la Blanca. La tertulia desbordaba *La Guantería* y cubría la entrada del próximo portal. Para entrar en la famosa tienda o en la casa, había que abrirse paso, a modo de cuña, y prodigar disculpas a aquellos empingorotados caballeros .

– ¡*Usted perdone!*

– ¿*Permite usted, caballero?*

Don Sinforiano, don Eduardo Pedraja o el propio don José María Pereda, le dejaban pasar a uno muy graciosamente y volvían en seguida, a cerrar las filas. Si el importuno, en vez de un vecino que subía a la casa, era un cliente que iba a por un par de guantes, entonces el que ponía mala cara era el propio don Juan el guantero:

– ¡*Esta gente se cree que tiene uno la tienda para servirlos!*

Y es que algunos santanderinos no habían caído todavía en la cuenta de que don Juan no abría sus puertas por la mañana para cambiar su mercancía por dinero, sino para que el glorioso autor de *Sotileza* cayese allí al filo de las once, congregase a sus fieles y quedase establecida la famosa tertulia que el propio don José María consagró en uno de sus libros.

Por aquel tiempo, un proyectil humano disparado desde el hueco de la estrecha escalera, al medio de la calle, rompía algunas veces, sin ceremonia de ningún género, la espesa pared de contertulios eminentes.

– ¡*Chico!* – decía don Juan en son de reprimenda – ¡*Más respeto!*

Pero el chico no oía ya. Con otros de su edad, iba calle abajo, hacia el relleno de la Dársena.

– ¿*Quién es ese tunante?* – preguntaba el novelista insigne.

– ¡*Mi nieto!* – respondía D. Juan sofocado. *Estudia para marino y es de la piel del diablo ...*

Don José María murió por entonces – 1906 – y fue una verdadera pena por todos los sentidos. Entre otros, porque de haber vivido más años hubiera conocido a aquél nieto de don Juan, ya de marino, y su maravillosa retentiva, que recogía y perpetuaba todo lo extraordinario, hubiese hecho de aquél hijo de Santander, consagrado al mar, el personaje central de una de las novelas que la muerte dejó inéditas en el tintero.

Aquél mozo era, en efecto, digno de que Pereda le hubiese estudiado. Se llamaba Joaquín Riva Alonso, pero la gente del mar y la gente de los cafetines le conocía por *El Ronquillo* a consecuencia, sin duda, de cierta aspereza de su voz. Con ser su voz muy áspera, era sin embargo lo más suave de su persona, porque *El Ronquillo*, que acaba de morir en Madrid, era una vida llena de púas, como los erizos. Había que cogerle con cuidado, porque pinchaba. Pero bien valía la pena, para poder gozar el espectáculo de aquella vitalidad magnífica, de aquella vida de aventura y de acción, anacronismo interesante en el siglo que le tocó vivir.

Joaquín Riva procedía de la burguesía acomodada. Su padre era administrador de Aduanas y su madre hija de don Juan el guantero. Se crió con mimo y con regalo, pero el huracán que llevaba dentro, le echó pronto fuera de casa. Estudió Náutica y salió niño aún por el mundo. Hizo sus viajes de prácticas en barcos de vela. Nunca el mar encontró servidor más idóneo. Todo él estaba hecho para los riesgos, las calamidades y la vida azarosa del mar. Estaba dotado de una constitución atlética y sus puños se impusieron pronto en los *public-houses* de Liverpool, en las pulperías de Veracruz y en los *concerts* de los puertos franceses. Aquel joven gladiador español paseó triunfante el nombre de España entre el hampa de todos los puertos del mundo. Anticipando veinte años la gloria de los puños de Uzcudun.

Su triunfo profesional fue breve e igualmente rotundo. A los veintitantos años, era uno de los capitanes más considerados de la Compañía Vasco-Andaluza. Porque aquél muchacho tan áspero en lo externo, tenía una privilegiada inteligencia y una fina sensibilidad de artista. Era dibujante y pintor de bastante mérito, y sus cuadernos de cálculos están ilustrados con apuntes del natural, que le acreditan de marinista muy notable.

Todo hacía presagiar en él un gran porvenir. Capitán en plena mocedad, hubiera sido, sin ningún esfuerzo, inspector en la poderosa Empresa que servía o se hubiera retirado joven en posesión de un capital lucido.

Pero era un inadaptado, un hombre que vivía fuera de su tiempo. De capitán le sorprendió la primera huelga de oficiales de mar y se adhirió a ella desde

el primer día. Salió con su barco de Santander dando vivas a la huelga desde el Puente y así entró en Bilbao, donde hizo entrega de su mando. Sin dárlo importancia había tirado por la borda, a las aguas, el más brillante porvenir. Desde aquel punto, su vida se hizo más errabunda, más turbulenta, más agitada. Navegó en muchos barcos, pero paraba poco en ellos. Era un gran marino, pero no se adaptaba. Si iba de capitán, reñía con los armadores; si iba de piloto, reñía con el capitán. A Santander recalaba, entre bronca y bronca, y en las tabernas típicas de la calle de Colón – el antiguo Rucabado y *La Sacristía* – establecía sus reales. Los valientes de taberna trataban pronto conocimiento con sus puños. *El Ronquillo* era mucho más valiente que ellos ...

En plena guerra europea fue a Fernando Poo a mandar uno de los barcos que hacían el servicio entre las islas y el continente. Hizo cosas enormes. Una vez, por una falta de disciplina, amarró al palo a un negro que era de nacionalidad portuguesa. El cónsul de Portugal, que iba a bordo, protestó, y entonces soltó al negro y amarró al cónsul.

Un crucero inglés le molestaba todos los viajes con visitas y reconocimientos. Un día que el comandante inglés fue a visitarle, le recibió en camiseta y afeitándose y le tuvo de pie, sin devolverle el saludo, todo el tiempo que duró la *toilette*.

Posteriormente, embarcó de piloto en un buque de la carrera de Filipinas. Hubiera sido capitán, pero se desembarcó, porque su capitán era un cursi – según él – que se ponía guantes para saltar a tierra.

– *¿Tú comprendes?* – nos decía – *¡Como iba yo a andar con aquél tipo! ¡Se sacaba la raya para subir al Puente!*

Aquel viaje – un viaje de seis meses por el Cabo de Buena Esperanza – *El Ronquillo* desembarcó en el muelle de Santander, a las seis de la tarde, con un mono sobre los hombros y una sombrilla japonesa abierta.

Luego rodó por Barcelona en los días trágicos del terrorismo. Frecuentaba las tabernas de los pistoleros, que no se atrevían con él:

– *Son buena gente* – nos decía – *el secreto está en darlos para el pelo a tiempo. ¡Luego como corderos!*

Y para que todo fuera absurdo y paradójico en su vida, ha muerto en Madrid, lo más lejos posible del mar.

Fue una lástima que Pereda no le hubiese podido coger en pleno hervor para dejarle clavado en uno de sus libros, con la punta de su pluma mágica.

## 27.- El libro de memorias que quería escribir el capitán Gorordo

*La Voz de Cantabria 27 de abril de 1928*

Mi padre, nos dice Antonio Gorordo recogiendo en la voz todo el dolor que la reciente muerte de don José María ha producido en su corazón de hijo, alimentó hasta el último día el deseo de escribir un libro de memorias. No pudo hacerlo. Primero, su vida de trabajo y luego sus achaques se lo impidieron. Los últimos tiempos no salía de casa. Salió la última vez cuando el naufragio del *Sendeja*. Quiso ver por sus ojos la situación del barco y le llevé yo en automóvil. Fue su última salida. Poco después murió ...

Nosotros recordamos otro crepúsculo de vida de marino muy semejante a éste: el del capitán don Manuel Araluce, con quién hablamos de temas de mar días antes de su muerte, cuando los años le tenían inmovilizado en un sillón que hacía sacar al mirador de su casa del Muelle para ver los barcos. Del crepúsculo iluminado de luces marinas, de don Manuel, hicimos una conferencia que leímos en la Exposición del Santander antiguo. También de la vida de don José María Gorordo, que estamos oyendo de labios de su hijo, podíamos hacer una página de emoción y arte, si fuéramos capaces de hacerla.

Preguntamos a Antonio Gorordo:

– *Don José era vizcaíno, ya sabemos que nació en Gorlitz, ¿pero cuándo vino a Santander?*

– *De niño. Precisamente días antes de su muerte le leía yo tu “Aire de la calle” en que hablabas de los barcos construidos en el Astillero. Allí se citaba a la fragata La Pasiéga. Al oírla nombrar me dijo: Cuando se construyó esa fragata vinimos todos a Santander. Mi padre vino a mandarla.*

– *¿Era también marino su padre?*

– *Su padre y sus seis hermanos. Los Gorordo han estado siempre consagrados al mar.*

*La Pasiéga*, según nuestros datos, se construyó en 1856. Don José había nacido en 1848. Tenían, pues, cuando su familia vino a nuestro pueblo, ocho años de edad. Era, por lo tanto, tan santanderino como cualquiera de nosotros.



*El capitán de la Trasatlántica José María Gorordo Igartua.  
La Ilustración Nacional 10 de junio de 1898.*

Las memorias que quiso escribir, de haber sido escritas, hubieran abarcado sesenta años de vida activa en la mar, en un período tan interesante como los últimos viajes de los grandes veleros, que alcanzó todavía; el nacimiento de las líneas oceánicas de vapor, y la guerra de Cuba, en la que tomó una parte activísima, rompiendo las líneas de bloqueo, de la escuadra yanqui, con su trasatlántico ...

Don José María obtuvo su título de capitán en 1870 y mandó, entre otras, las fragatas *Don Juan*, *Flora de Pombo*, y la *Antela*. Ingresó en la Trasatlántica Española en 1880, mandando los trasatlánticos *Turia*, *Venezuela*, *Habana*, *Isla de Luzón*, *Ciudad de Santander*, *Reina María Cristina* y *Alfonso XIII*.

Fue Gorordo, por lo tanto, uno de los capitanes de la época heroica. Cuando el *Cristina* y el *Alfonso XIII* batían el Océano con sus hélices, en unas carreras que entonces se tenían por la maravilla de la velocidad naval. Todo Santander estaba pendiente de aquellos viajes, en competencia con los paquebotes franceses. Se hacían apuestas como en las carreras de caballos. La población entera salía a los muelles a ver la llegada. Eran aquellos los buenos días del puerto, cuando los buenos hijos de Santander vivían pendientes de la bahía y de los barcos.

Mandando el *Alfonso XIII*, aquél hermoso *Alfonso XIII* que se perdió en nuestra bahía, le sorprendió la guerra de Cuba. Y en ese barco llevó a cabo una hazaña, menos sonada que la de Deschamps en el *Montserrat*, pero no menos arriesgada ni menos brillante: la rotura del bloqueo de la isla de Puerto Rico. Afortunadamente, de esa hazaña han quedado datos precisos. Don José María, ya que no pudo escribir las memorias de sus cincuenta años de vida de mar como deseaba, escribió al menos un curiosísimo cuaderno que sus hijos conservan, y que nosotros pedimos desde estas columnas que sea publicado, por la luz que arroja sobre uno de los períodos de más interés de nuestra Historia. Se titula el cuaderno: *Un recuerdo de la guerra hispano-yanki en el vapor Alfonso XIII, de la Compañía Trasatlántica, por el capitán don José María Gorordo.*



*Vapor correo Alfonso XIII, primero con ese nombre.*

*Acuarela de Roberto Hernández El Ilustrador de barcos, del libro Historias de la Marina Mercante Española Vol.2, Compañía Trasatlántica Española. Colección Vida Marítima.*

Empieza así el curioso manuscrito:

“A bordo del vapor *Alfonso XIII*, fondeado en el puerto de Cádiz, para recibir un cargamento completo de víveres y pertrechos de guerra, se presentó el señor delegado de la Compañía, y reuniendo a toda la dotación, dio lectura a un telegrama de la Dirección de la Compañía en que se preguntaba si estaban dispuestos todos a prestar su concurso en las difíciles circunstancias por que atravesaba la Patria.

Como no podía menos de ocurrir, dados los motivos de agradecimiento que todos teníamos para la Compañía, en cuyo seno vivimos, acogimos la idea con entusiasmo, dispuestos a secundarla en la medida de nuestras fuerzas. No faltaron, sin embargo, tripulantes que hicieran la salvedad de que estaban incondicionalmente al lado de la Compañía, dispuestos a ir donde ésta les mandara, pero sin injerencia de personas extrañas: esto es, que bajo ningún concepto aceptaban el que viniera ningún jefe de la Marina militar, porque en este caso había de ser considerado el buque como de guerra y no querían someterse a sus estrechas ordenanzas, puesto que la mayor parte de ellos habían cumplido sus servicios, pero necesitando la Patria de ellos, estaban dispuestos a todo sacrificio, siempre que fuera a las órdenes de su capitán y oficiales.

En tal estado, y sin que hubiese injerencia de personas extrañas, salimos del puerto de Cádiz el 20 de abril de 1898, conduciendo correspondencia, 600 soldados y algunos oficiales, pertrechos de guerra y cargamento completo de víveres para Puerto Rico ...”

“Con infinitas precauciones seguí mi derrota por entre las Antillas menores, recalando a la ensenada de Humacao, al rayar el día 4 de mayo, en cuya ensenada nos encontramos con el cañonero *Ponce de León*, que nos estaba esperando, y nos facilitó práctico para pasar por dentro de los bajos y arrecifes de la Cabeza de San Juan de Puerto Rico. El comandante del *Ponce* me comunicó la siguiente noticia, que se había recibido aquella noche en el pueblo de Humacao: “¡Viva España! Nuestra escuadra, al mando del almirante Cervera, ha bombardeado los fuertes de Sandy Hook, haciendo un desembarco, tomando los fuertes y bombardeando New York. Gran pánico en los Estados Unidos”. Esta noticia, para nosotros muy grata, no fue puesta en duda y creímos volvernos locos de alegría. Se leyó por el sobrecargo en alta voz a la tripulación y a los soldados, dando todos desaforados vivas a España y a la Marina, abrazándonos y considerándonos los más valientes del mundo.

Después de pasada la primera impresión, pensamos que mal podría haber llegado nuestra escuadra a New York, siendo así que cuando salimos nosotros de Canarias, aún estaba en San Vicente de Cabo Verde ...

A las once de la mañana de día 4 de mayo llegamos a San Juan de Puerto Rico ... Este viaje no careció de peligros pues, según supimos luego, en espera nuestra se destacaron de la escuadra americana – sin duda por noticias que recibieron de nuestro paso por la Isla Barbada – el crucero *Mineapolis* y otros dos buques; y en las recaladas que se hicieron, en la certidumbre de hallar enemigos que nos obligaran a combatir, se puso de manifiesto el espíritu de

mi tripulación, de la cual me sentía orgulloso, pues la creía entusiasmada y dispuesta a hacer uso de los elementos de defensa, a pesar de ser esto tan ajeno a sus costumbres y a los servicios ordinarios del buque. Estoy seguro de que si en este viaje hubiéramos sido atacados por el enemigo, antes de dejar caer el buque en su poder, se le hubiera echado a pique, hundiéndonos todos con él; pero llevando enhiesta la bandera de la Patria.

Al día siguiente de nuestra llegada, se presentó a la vista, acercándose a tres millas del Morro, un gran vapor trasatlántico con bandera inglesa, y después de haber reconocido el puerto se alejó, poniendo bandera americana. Era el *City Of Paris* que armado de crucero, con el nombre de *Yale*, tal vez se aproximara para cerciorarse de nuestra llegada. Todos los días cruzaba por frente a Puerto Rico, haciendo de avanzada de la escuadra americana para dar avisos, comunicando siempre que pasaba algún crucero enemigo. Se proveía de carbón en Saint Thomas y volvía a aparecer a la vista, por lo que los habitantes de San Juan le llamaban el “Fantasma”. Su andar era de veinticuatro millas por hora y, según informes oficiales, estaba mejor armado que nosotros en guerra.

El mismo día recibí un cariñoso cablegrama del excelentísimo señor marqués de Comillas, dándome la enhorabuena por la feliz llegada con tan valiosa expedición, cuyo cable, en medio de entusiastas aclamaciones a España y al marqués fue leído a toda la tripulación y esta fue la mejor recompensa que pudimos haber recibido después de los sinsabores pasados”.

Sigue el cuaderno con curiosos detalles de la guerra, del bombardeo de San Juan, de la repatriación y otros episodios tan dolorosos como emocionantes. Nuevamente hemos de volver sobre estas memorias, cuando la oportunidad se presente.

Antes de esa fecha, en 1893, el capitán Gorordo mandó el barco que condujo a México a los infantes don Antonio y doña Eulalia, y en 1899 fue nombrado subinspector de la Trasatlántica en América del Sur.

Cuando la infanta Isabel fue a Buenos Aires, era inspector en la capital bonaerense, y regresó a España por orden de la Empresa, a las órdenes de su alteza. A su muerte, era don José María el capitán más antiguo de la Trasatlántica Española. Había dado la vuelta al mundo varias veces y cruzado el Océano más de un centenar.

El libro de “Memorias” que quiso escribir, podía haberse titulado: *Desde La Pasiiega al Infanta Isabel de Borbón, o sesenta años de vida en el mar.*

## 28.- La elegía del Sábado Santo

*La Voz de Cantabria 29 de abril de 1928*

¿Por qué el Ateneo, suma de inquietudes espirituales y de fervores inmovibles, ha dejado pasar esta fecha? O si no el Ateneo, ¿por qué el Ateneo Popular, alma del pueblo, que siente los dolores del pueblo, no ha solemnizado también el recuerdo luctuoso que, para tener también su parte de gloria, tuvo hasta los versos inmortales con que lo grabó en la roca del tiempo el genio poético de don Marcelino?

Estamos ahora en las épocas de los centenarios y de las conmemoraciones. Se conmemora todo: la fecha en que nació el hombre célebre; cuando publicó su obra famosa – cuadro, libro o proyecto – ; cuando murió; cuando devecindó en determinada localidad ... Bien está eso. Es preferible este afán de justicias póstumas, al olvido en que España tuvo durante largo tiempo a los hijos que más la honraron.

Y en este plan de celebrarlo todo, el quincuagésimo aniversario de la galerna del Sábado Santo no debía haber pasado inadvertido para nuestros centros culturales. Fue un gran dolor del pueblo – una catástrofe del 3 de noviembre, al uno por mil – Basta leer los periódicos y las publicaciones de la época para convencerse de la importancia sentimental que tuvo.

La galerna del Sábado Santo ocurrió el 20 de abril de 1878.

*¡Día tristísimo para los habitantes de los puertos de la costa cantábrica! – dice un escritor de aquellos días – ¡Día de luto para centenares de pescadores!*

*Era Sábado Santo – sigue diciendo el mencionado escritor – y el día estaba sereno, cuando todas las lanchas del cabildo de mareantes de Santander y de casi todos los cabildos de la costa del Cantábrico, salieron del puerto para proporcionarse los infelices marineros que las tripulaban el pan que necesitaban sus familias; de Santander zarparon, a las cinco de la madrugada, veintitrés lanchas mayores, siete barquías y una trainera, además de otras embarcaciones, cuyo número y circunstancias se ignoraban. Algunos pescadores manifestaron al salir que el ventarrón que había reinado la víspera, al concluir la tarde, volvería a soplar; pero sin dar más fuerza a su opinión ni*

*siquiera tratar por ese medio de oponerse a la salida.*

*Soplaba a la sazón ligera brisa del N.O., que continuó hasta las diez, hora en que se ocupaban ya todas las tripulaciones de las lanchas en coger sardina para comenzar la pesca a que debían dedicarse luego; en estos momentos ventaba ya del Este, pero notaron los pescadores, por la arena que se levantaba en las playas, que había Sur en tierra; esto y algunos sospechosos nubarrones que veían en lontananza, hízoles caer en sospechas que de el tiempo iba revolviéndose: prosiguieron, no obstante, en su arriesgada tarea ...*

*Eran las doce, aproximadamente. Al mayor número de las embarcaciones les sorprendió la cruel y traidora galerna a unas cuatro leguas al O.N.O. de Cabo Mayor, casi frente a Suances, y en los sitios que conocen los pescadores con los denominaciones de Punta de Santoña, Miguelillo y La Garma.*

*Una vez en dispersión, los que salieron mejor, fueron los que se apartaron más de la costa. Los que temieron acaso pasar por los sitios de Los Emparrados y El Panteón, creyendo salvarse en las playas de La Virgen del Mar y San Pedro, se encontraron con su sepultura entre las peñas.*

Don Marcelino estaba entonces en Santander; acaso fue con otros vecinos del pueblo hasta el cantil de San Pedro del Mar a ver la lucha tremenda de las frágiles embarcaciones con las olas. Pero si no fue, para el caso es lo mismo. La emoción patética del tremendo episodio las reflejó magníficamente en aquellos versos inmortales:

“Salvado sí. Desde el salobre risco  
de San Pedro del Mar, un sacerdote  
les dio la bendición. Nada más grande  
ojos humanos contemplar pudieron,  
cual lo que vio la moribunda gente.

Al descender el celestial rocío  
del divino perdón sobre su frente:  
abrirse el Cielo, serenarse el mundo  
entre Dios y la mar, la Cruz alzada  
y descender con palmas y coronas  
las sombras de los mártires patronos”

*“No puede imaginarse quien no sepa – sigue diciendo el cronista, testigo presencial del drama, a quien seguimos – lo que son estos trances, el aspecto que presentaba el muelle de Santander en los momentos en que apareció la pri-*

*mera lancha hacia la Magdalena. La aflicción de las pobres madres y esposas de los naufragos, pues ya se sabía que habían ocurrido desgracias, no puede describirse; sus ayes arrancaban suspiros profundísimos en cuantos los oían. Cuando las lanchas, que se habían escapado del peligro, iban asomando al muelle, los lloros de dolor se cambiaban en lágrimas de placer, pero todavía amargas ante la consideración de que si sus principales deudos se habían salvado, habían perecido otros muy queridos. ¡Qué espectáculo tan horrible!. Don Marcelino vio todo esto y por eso pudo escribir:*

“Yo diré que mis cántabros se hundieron  
con los despojos de su fiel trainera,  
como cae el guerrero en la batalla  
y no abandona su triunfal bandera  
y aún es más noble y santa que en el campo  
en el taller la sangre derramada  
a impulsos del martillo y de la rueda”

El balance trágico de aquél día, de aquél Sábado Santo que la elegía de don Marcelino hizo inmortal, fue el siguiente:

Ahogados del cabildo de Santander, 52; del de Colindres, 23; del de Laredo, 25; del de Castro Urdiales, 3; y del de Noja, 1. En total 107.

Otras muchas galernas han azotado, por desgracia, a nuestra costa; pero la Galerna del Sábado Santo es la galerna por antonomasia. Los versos inmortales contribuyeron a fijarla en todas las antologías con un valor épico que empareja a sus héroes a los rudos pescadores santanderinos con los héroes de las Cruzadas y de la Ilíada.

Santander, sobrecogido por el duelo acudió con el bálsamo de la caridad a remediar la herida abierta, y la suscripción pública a favor de las víctimas revistió caracteres emocionantes.

Don Marcelino también cantó el gesto misericordioso de su pueblo, y en el final de su elegía, dice:

“Oye noble ciudad, luz de Cantabria  
hasta cubrir las llagas de tu pueblo  
un trozo de tu regia vestidura:  
rásgale, pues, y en tu esplendor no olvides  
que esos del nauta, sórdidos harapos

de tu viejo tugurio suspendidos  
y por el vendaval y por los soles  
y por el golpe de las olas rotos,  
te hicieron grande, poderosa y rica ...”

Nosotros hubiéramos querido que al cumplirse los cincuenta años de la Galería del Sábado Santo y de la publicación de la famosísima Elegía, el Ateneo de Santander y el Ateneo Popular, hubieran dado lectura pública a la obra maestra del autor de los “Heterodoxos”. Hubiera sido una manera de asociar la cultura del pueblo, a la tradición de sacrificio y de trabajo, a “los sórdidos harapos” pescadores que hicieron “grande, poderosa y rica” a Santander.

PICK

## 29.- El “seafarman” de Villacarriedo

*La Voz de Cantabria 3 de julio de 1928*

Ha regresado de un viaje al Norte, Guillermo Abascal. Cuando le hemos visto como niño con zapatos nuevos, por haber vuelto a contemplar de cerca el mar, su viejo amigo, nos hemos acordado de la últimas veces que le vimos en Selaya y en Villacarriedo, reintegrado a la tierra que tiraba de él con tirones de madre en los años en que navegaba, y le hemos preguntado:

– *¿Pero no habías dejado ya eso? ¿Qué locura es esta?*

El rostro, atezado por el salitre marino y por la cellisca de los montes, hace un guiño significativo como de muchacho cogido en falta:

– *¿Qué quieres? “Eso” puede más que yo; tiraba de mi; me he dejado llevar ...*

– *¡Tiraba de ti! Como cuando marino te tiraba el campo ...*

– *Es verdad. Esos dos tirones contradictorios son la gran inquietud de mi vida*

...

Hace años leímos una de las más deliciosas novelas de Jack London. Se titula *The seafarman* (el marino aldeano); y ahora, con la visita de Guillermo Abascal, el recuerdo de la lectura se precisa y se delinea. Un caso como el que pinta el fuerte novelista americano, es el de nuestro amigo y el de tantos otros marinos montañeses. El campo, que es limitación y confinamiento, forma de niños sus caracteres. Los hace reconcentrados, serios y graves. La visión del mundo, se reduce al horizonte estrecho que cortan las montañas. Alguna vez, desde uno de los picos de las sierras ingentes, alcanzan a vislumbrar el mar de nubes, que es como una línea de puntos suspensivos que prolonga el área de la tierra conocida y pisada. La interrogación aventurera apunta en ellos. ¿Qué hay más allá? Pero el buen sentido, que con el vigor corporal inyecta a sus hijos el campo, se impone, desde luego. El campesino sigue labrando sus tierras y cuidando sus vacas, mientras los trenes ruedan y los periódicos llevan a sus oídos ecos apagados del acorde de lejanas y gigantes metrópolis. Una excepción es el “indiano”, pero el “indiano” deja su pueblo, no con sed de aventuras ni con fiebre andariega, sino resignado al cumplimiento de un penoso deber. Cuando marcha, lo hace lloroso y triste como el Pachín Gon-

zález, de Pereda; y una vez en América, desdeña los halagos de las sirenas internacionales y piensa solo en reunir unos miles de pesos para volver a las viejas praderas en que de niño apacentó sus vacas.

El tirón de la tierra puede más que la sed de aventuras y que el egoísta deseo de vivir una vida mejor. Poco son los “indianos” montañeses que, una vez ricos, no prefieran la humildad de su aldea a los esplendores de Nueva York o Buenos Aires.

Guillermo Abascal no emigró, pero se hizo marino, que es emigrar cinco o seis veces cada año, porque cada viaje tiene el valor patético de una emigración. Las mismas despedidas; el mismo dolor al dejar la tierra; la misma alegría al verla de nuevo, y luego vuelta a comenzar, como una herida que no se cierra. Nuestro amigo navegó mucho y en tiempos difíciles. Hizo sobre los barcos carboneros toda la guerra europea; jugó el juego emocionante y bello de la muerte, una vez por lo menos cada día. Conoció el mundo a fondo, en sus grandes vísceras vitales – Londres, Liverpool, Amberes, Hamburgo, El Plata, Génova – y el hechizo cosmopolita ni modificó su carácter ni debilitó su fe.

– *¡Mis montañas del Pas!* – suspiraba ante la Torre de Londres, como don Miguel de Unamuno en la Plaza de la Concordia de París, replicaba el himno cosmopolita de Blasco Ibáñez.

– *Si ¿Pero y Gredos?*

Y cuando tuvo un modesto pasar, y cuando no le quedaba ya que ver, este *seafarman* montañés, gemelo del que novelara Jack London, dio un suspiro de satisfacción, lió sus bártulos y dejó los barcos por su casa aldeana.

En Villacarriedo y Selaya ha vivido unos años. Para no enmohecer su fuerte corpachón y su inteligencia despierta, se ha ocupado en las más variadas actividades. Ha sido ganadero, contratista de obras, todo lo que puede ser en una aldea montañesa un hombre emprendedor. ¿No era aquello por lo que suspiraba en su vida errabunda? Sí lo era; el cielo había colmado sus votos con creces. Y, sin embargo, notaba que le faltaba algo. Tardó unos años en comprender qué le faltaba. Y pudo comprenderlo en uno de sus viajes a Santander en que se acercó demasiado al agua: le faltaba el mar, verde con el ajeno, que envenena y hechiza a los que lo prueban una vez.

Y el capitán de barco retirado, el ganadero de Selaya, el que en su pueblo podía serlo todo, juez municipal, alcalde, cacique en el buen sentido de la palabra, pidió plaza y volvió a embarcarse con la ilusión ingenua de un grumete. Desde el primer puerto inglés a que llegó, nos escribió una deliciosa carta de impresiones:

– Chico – decía – *está lo mismo que cuando lo dejamos; las mismas mujeres en los mismos “public-houses”: los mismos borrachos. De no ser por el piloto y el “marconi”, dos muchachos de veinte años que me acompañan y que me dicen sin quererlo, que el tiempo no pasa en balde, creería que este es uno de mis viajes primeros ...*

Y de nuevo el *seafarman* vuelve a sus montañas de Selaya y de Villacarriedo. Ya ha saciado por unos meses su sed de mar. Hasta que esta sed se haga de nuevo en él irrefrenable. Pío Baroja ha creado muchos caracteres así, y el de Santi Andía es uno de ellos. Los dos tirones de que nos hablaba, el de la mar y el de la aldea, atormentan su vida. Hasta que la muerte lo concilie todo, sumiéndole en el mar sin orillas, bajo una capa húmeda de tierra aldeana ...

PICK

### 30.- La risa del faro

*La Voz de Cantabria 8 de julio de 1928*

El faro de Cabo Mayor es un carabinero, con uniforme blanco, que hace guardia perpetua entre las peñas. Durante el invierno se aburre mucho y está triste. Siempre tiene una nube a la altura de su linterna. ¿Mal tiempo? ¿Borrasca? No; algo más sencillo. Es que el faro fuma su tagarmina y la espiral de humo empaña el cielo.

En el verano ya no fuma, o si fuma lo hace de espaldas a la playa y desde la playa no se le ve. Por eso el cielo está tan limpio como un cristal al que se acaba de pasar un paño.

El faro no se mueve; su actitud de “firmes” no se rompe nunca. Pertenece a un tiempo en que las Ordenanzas eran una cosa muy seria y en que los carabineros del Rey eran la tropa más lucida de la nación. Tiene aquella aventajada estatura de las tropas de “élite”. Empinado sobre las peñas, domina el paisaje. Nadie puede entrar en Santander sin ver su rostro impassible y severo.

El viejo gruñón se alegra en el verano. Las dos playas que tiene a sus pies se pueblan de niños. Los niños son los racimos de las vides humanas que brotan al beso del sol en la arena fecunda. Y el faro, el viejo abuelo que ha visto morir a todos sus hijos, se enternece ante la algarabía y el cuadro policromo del enjambre infantil. Mil veces hubiera querido dejar su puesto de las peñas y bajar a la playa, a la Primera o a la Segunda, a besar a los niños y a sentarlos sobre sus rodillas. Pero la consigna se lo impide. A él le dijeron: tú, ahí quieto sin moverte. Y quieto sigue, refrenando sus propios impulsos, contentándose con ver de lejos el espectáculo pueril y maravilloso de la arena.

De día, la consigna le mantiene serio. ¿Qué se diría si el viejo centinela se riese en las barbas de sus superiores y de tanta gente distinguida? El viejo gruñón, que no es gruñón mas que en apariencia, se aguanta. Pero qué ganas se le van de gritar a los niños:

– ¡Toñín! ¡Mocoso! ¡Como te vea pegar a tu hermana!

O:

– *Eso no vale. Al escondite no se juega así ... Verás ...*

De día se aguanta. ¡Pero por la noche! Por la noche, cuando no le ve nadie, el faro se desborda en una incontinencia de alegría, de infantilismo y risa. ¿No habéis visto nunca su linterna? Esa linterna, que en las noches de invierno llora lágrimas de luz en la cellisca y en la bruma, en estas noches de verano es una risa clara, una risa optimista, una risa de abuelo sin hijos y sin nietos que ríe con los niños de otros abuelos que él conoció.

Id de noche a ver como se ríe el faro. E id de día a verle hacer esfuerzos para contenerse y preparar la carcajada ruidosa de la noche.

¡Risa del Faro de Cabo Mayor, carabinero veterano, abuelo chocho de todos los niños! Hasta las olas se ríen contigo o se ríen de ti. Pero se ríen porque tú les contagias tu alegría como se la contagias a todo el paisaje.

PICK

## 31.- Marconi

*La Voz de Cantabria 11 de julio de 1928*

De la navegación antes de que Marconi impusiera su invento, a la navegación actual, hay más diferencia que de la navegación a vela a la de vapor. Nosotros navegamos en aquellos tiempos en que los barcos, desde que perdían la costa de vista, quedaban a la merced de Dios, sepultados en la distancia. Al recordar aquello nos sentimos viejos, con una vejez de cientos de años, como si hubiéramos pertenecido a las edades bárbaras de la Historia. ¡Y aquello dista de nosotros solo un puñado de años amigos! Los hombres de aquel tiempo pretendíamos estar en la posesión de todos los secretos. Y, sin embargo, ni remotamente imaginábamos que unos cuantos años después los barcos en ruta irían atados a la tierra por lazos invisibles y que la soledad del mar quedaría rota por la aplicación de un invento que entonces apenas había salido del período experimental.

Los barcos dejaban los puertos para las largas travesías y el mundo perdía por completo su huellas. Muchos de esos barcos no volvían nunca ¿Dónde quedaban? ¿Cuándo? ¿Cómo?

El mar reía al guardar su secreto burlándose de los hombres y de su pretendida superioridad. Y el mar tenía razón. En la lucha con las fuerzas naturales, el hombre no había ganado todavía la suprema batalla. La ganó Marconi, y el mar ya no volvió a reír. Todos los secretos del mar fueron en lo sucesivo conquistas del hombre.

En los barcos de vela, sobre todo, el aislamiento revestía caracteres de bárbara epopeya. En navegaciones de cuarenta días, la soledad del mar y el cielo caía sobre los navegantes como una losa de sepulcro. De tarde en tarde dos barcos se encontraban. ¡Qué júbilo entonces! Por el telégrafo de banderas se saludaban y se pedían su filiación.

— ¡*La Nautilus, barco -escuela español, en viaje a Río de Janeiro!*

— ¡*La Potosí, fragata alemana, de Valparaíso para Hamburgo!*

— ¡*Buen viaje!*

— ¡*Igualmente!*

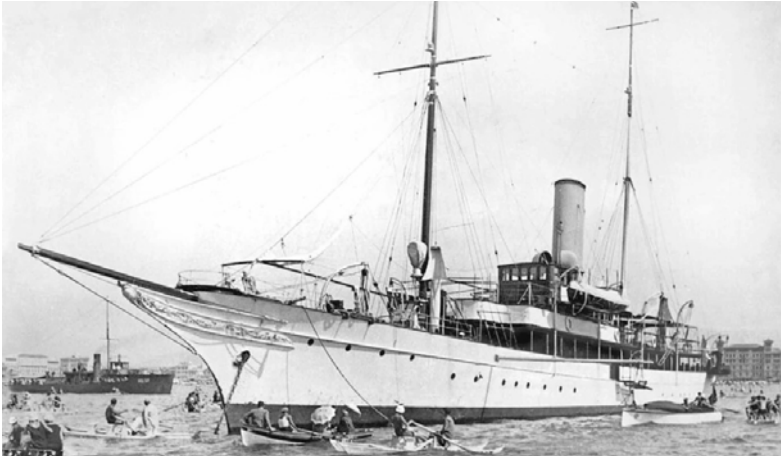
Eso era todo y parecía ya bastante. Otras veces los barcos que se cruzaban se mostraban su situación escrita con tiza sobre grandes encerados, para confrontarla. Ni uno ni otro sabían nada de la tierra que habían dejado hacía mucho tiempo y a la que tardarían en volver. Muchas veces, al regreso, se encontraban con que una catástrofe había destruido una ciudad, con que una guerra había estallado o un revolución se había producido. ¡Con qué emoción, al llegar a puerto, se recogía el paquete de los periódicos atrasados o se oían, de labios del práctico, las noticias más importantes acaecidas en los últimos meses!

Así supimos nosotros, de labios de un práctico mulato de Río de Janeiro, la noticia del desastre naval de Tsushima y la destrucción de la escuadra de Rodjestwensky, acaecida cuarenta días antes.

Y cuando sobrevenía el naufragio el barco perecía solo, sin auxilio ni consuelo de nadie. A treinta o cuarenta millas suyas, cruzaban barcos que hubieron podido acudir en su auxilio y evitar la catástrofe. ¿Pero cómo avisarlos? La cortina del horizonte era como una muralla de piedra que ni la vista ni el oído humano podían salvar. El grito de los náufragos lo apagaban las olas, y el mar borraba pronto todos los vestigios del drama.

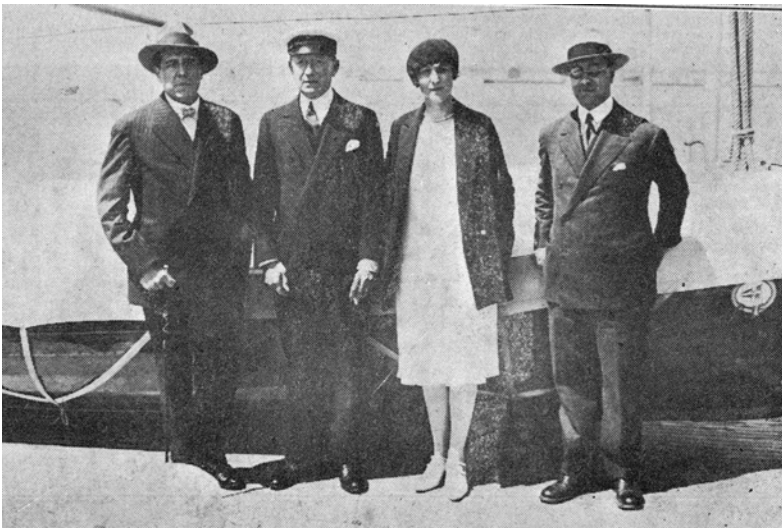
Así pudo ocurrir la espantosa tragedia de la *Medusa*, que aún llena de horror a los que encuentran su relato en los libros. En el reinado de Luis XVIII navegaba la fragata francesa hacia San Luis del Senegal con una colonia de hombres, mujeres y niños que iban a poblar los territorios africanos. Encalla en unos arrecifes. Hoy, con el invento de Marconi, el accidente no tendría importancia. La señal S.O.S. lanzada a los cuatro puntos cardinales, hubiera congregado en unas horas docenas de barcos salvadores. Pero entonces hubo que abandonar el navío en unas balsas. El martirio de aquellos desgraciados fue espantoso. Fueron muriendo de hambre y de sed o enloquecidos de espanto. Finalmente, comieron carne humana para prolongar unas horas la vida miserable. Los más fuertes mataban a los más débiles y los devoraban. El mundo se estremeció de horror al saber, meses después, los espantosos detalles.

El invento de Marconi, al aplicarse industrialmente, acaba con este aspecto novelesco y terrible de la navegación. Ahora los barcos no pierden un momento la comunicación con el mundo. El viajero puede ir dialogando con su familia. A bordo se publican noticias de tierra. Cualquier entorpecimiento en las máquinas, cualquier anomalía a bordo es comunicada inmediatamente y el remedio organizado. Se pueden calcular en muchos millares las vidas



*Yate Elettra propiedad de Marconi, con el que arribó a Santander. A bordo demostró su capacidad para enviar mensajes cada vez más distantes.*

salvadas por Marconi en los años que lleva su invento de vigencia. Al inmortal inventor italiano puede considerársele como uno de los grandes bienhechores de la Humanidad.



*Guglielmo Marconi y su esposa en Santander, acompañados del cónsul de Italia en la ciudad Víctor Díez y el alcalde Fernando Barreda.*

Hoy que Marconi es nuestro huésped, a modo de bienvenida a nuestra tierra, queremos brindarle nuestra crónica que, a falta de otros méritos, está inspirada por el fervor que siente quien la escribe por la obra gigante que será el más claro timbre de orgullo de la vida moderna.

PICK

## 32.- Toldilla de trasatlántico

*La Voz de Cantabria 12 de julio de 1928*

Un amigo nos ha dicho, viéndonos agobiados por el calor de horno que sofocó ayer a la ciudad:

– *Vamos al Club Marítimo, verás qué delicia de terraza; qué brisa y qué yodo; cenaremos ...*

Fuimos al Club Marítimo conmovido aún por la ceremonia reciente de la apertura y de la bendición. Todo nuevo, reluciente, recién estrenado. Aquel viejo pabellón, albergue de boteros, de “indianos” y canónigos, que, sorprendidos por la lluvia en sus paseos por el muelle de tablas, buscaban cobijo allí, viendo y comentando las curvas del gráfico de las mareas, se ha convertido en el espacio de unos meses, como si la vara de un mago milagroso le hubiera tocado, en el centro más moderno, más frívolo y más elegante de reunión.

Los viejos raqueros *Jeremías, Mambute y Pombito*, que allí tenían sus reales y allí hilaban el hilo de sus vidas pintorescas y absurdas, gratas a Pereda, si hoy levantasen la cabeza se llevarían a ella las manos, como aquel raquero perediaño la primera vez que vio el tren. Y nunca un asombro más justificado. Bastó un trabajo inteligente de muy pocos meses y una voluntad perseverante, para cambiar radicalmente el aspecto y el espíritu del viejo pabellón del muelle.

Es decir, el aspecto: pero el espíritu quizás no. Antaño se albergaba en la caseta embarcadero lo poco de espíritu marino que había en las clases populares de Santander. Lo que no podía vivir sin la bahía y los chubascos; lo que murió cuando Santander se hizo demasiado pueblo de tierra y las perspectivas del mar quedaron cerradas. ¡Viejo espíritu del *tío Fariñas*, de *Lasca*, del *Chirle* y de *Collorada*, antiguos boteros, patronos de blandros y argonautas de la bahía!

Ahora un espíritu nuevo sustituye al suyo. El lugar de reunión es el mismo y las aficiones son idénticas. Solamente ha cambiado el ambiente. Ahora es la “élite”, la juventud dorada del pueblo que se lanza también al mar con un noble sentido de sus responsabilidades, de futuros directores de un pueblo colocado por Dios a la orilla del agua.

La afición a la mar de las antiguas clases humildes, las recoge la aristocracia y la afina con un claro concepto de la vida moderna. Todo parece nuevo, bruñido y reluciente en el flamante Club. Decoración sobria, en la que nada falta ni sobra nada. Depurado confort. Litografías inglesas y fotografías del “yachting” en las paredes. Y entre paréntesis una idea ¿por qué no se llevan a éste Club Marítimo los óleos y grabados de los antiguos bergantines y fragatas de nuestra matrícula que decoraron antaño las paredes polvorientas de las corredurías? En la Exposición del Santander antiguo que celebró nuestro Ateneo pudo reunirse una riquísima galería de cuadros de barcos: la *Don Juan*, la *Campoo*, la *Cantabria*. Nada mejor que estos viejos trofeos para adorno del flamante Club. Lanzamos la idea como un “ballon d’essai” por si cae.

Mientras fumamos un cigarro en el salón de tertulias, los rasgados ventanales nos dejan ver el mar; tras de la cristalera asoma la barandilla de la terraza. Es como el “Fumoir” de un trasatlántico en ruta. Las aguas pasan ante nosotros en un desfile feérico de luces y mástiles. Luego vamos a la terraza, donde la ilusión se completa. Comemos en la toldilla de un trasatlántico, abanicados por la brisa marina y curtidos por el salitre de la mar.

Por encima del mamparo que separa la terraza del muelle, asoma la arboladura de los barcos pesqueros. Parece una lámina de Holanda. Enfrente, el yate de Marconi; el “pontón” y los barcos fondeados nos guiñan maliciosos sus luces de ancla. Una brisa deliciosa, un fresco que no se pagaría con millones, sazona la cena. Se espera ver bajar de la alta plataforma, que hace las veces del Puente de mando, al galoneado capitán para preguntarle:

– *¿Qué luz es esa?*

Y no nos extrañaría la respuesta, si ésta fuese:

– *El faro de Wolf Rock. En unas horas en Liverpool.*

¡Ilusión marinera y oceánica de la toldilla del Club Marítimo! Que el cielo te haga perdurar para que la juventud, influida de tu espíritu, sea un día la generación de hombres directores que conviene, no solo al puerto de Castilla, sino al puerto que enlace todo el Norte de España con aquellas otras Españas de Ultramar ...

### 33.- Mientras los yates del Ocean Race llegan

El molino que muele las olas

*La Voz de Cantabria 24 de julio de 1928*

Cabo Mayor, el viejo faro remozado recientemente, se cobra en estos días, de largos años de abandono y olvido.

El secreto de todo triunfo está en saber esperar. El faro santanderino ha sabido esperar y puede hoy saborear el triunfo.

Anteayer y ayer, anteanoche y anoche, el faro ha sido visitadísimo. Y esa será una de las aportaciones de esa regata a nuestra cultura; el haber enseñado a las gentes toda la belleza que se cierne del faro como un destello más.

Ese viejo poeta romántico que como airón de sus años mozos guarda la perilla de Marcos Zapata, el respetable caballero don Gustavo Morales, que, aunque nos visita solo durante los veranos, sabe más de nuestras cosas que si viviese todo el año aquí, nos dijo hace muchos días, antes que la proximidad de la regata hubiese puesto al faro de moda:

– *Yo voy al faro todas las atardeceres a ver el rayo verde ...*

– *¿Y eso que es?*

– *La luz del sol pasando bajo el agua al hundirse tras el horizonte. ¡Maravilloso!*

Nosotros, con motivo de las visitas frecuentes que de noche hemos hecho al faro con ocasión de la regata, hemos visto algo tan hermoso como el rayo verde de don Gustavo Morales. Hemos visto al faro de noche, con sus cuatro rayas luminosas, volteando en la torre como aspas de molino. El efecto, desde el pie del faro, es el de un molino con aspas de luz que muele las olas. Y las olas molidas son el agua menuda de la bahía, como el grano molido es el polvillo sutil de las trojes. Moler las olas es también un noble destino. Brindamos la imagen a los poetas modernistas.

La simpatía de Mr. Horner

Media mañana del domingo en el bar del Club Marítimo. Gran parada del periodismo internacional: los enviados de *The Times*, *New York Herald*, *As-*

*sociated Press, United Press, Chicago Tribune.* El inglés es el idioma que más se consume a esta hora en el bar ...

Tomás Pérez Ugarte, el representante del *Chicago Tribune*, menudo, nervioso, tras sus lentes de concha, bulle de un lado a otro, es decir, desde un “yachtman”, macizo, cuadrado, ciclópeo, que atrae toda la atención del salón, hasta las mil personas que, una tras otra, pasan en breves momentos por allí. El “yachtman” macizo tiene también una agilidad de ardilla. Va, viene, saluda, se despide, abraza, fuma, bebe, sonrío, aprueba, interroga, niega, coge de sobre la mesa un voluminoso trofeo y lo desarma, lo cambia de sitio y lo vuelve a armar ... Todo en cinco minutos escasos de tiempo.

Pérez Ugarte viene en busca nuestra:

– *Pick, voy a presentarle a míster Horner que quiere conocerle, Mr. Horner es un gran apasionado del mar y desearía conocer sus libros de versos ...*

Las dos manazas formidable de Mr. Horner, el californiano gigantesco, oprimen las nuestras débiles, de hombres de una raza vieja y caduca. Después de haberlas laminado cariñosamente, Mr. Horner nos habla a una velocidad de vértigo de su viaje fabuloso de unos días desde el Pacífico al Atlántico en avión y desde New York a Inglaterra en el *Aquitania* para entregar en Santander el trofeo que el Club de Long Beach envía al Club de Regatas de nuestro pueblo. Esperará aquí la llegada de los yates – entre los que viene uno suyo – y volverá a emprender en sentido opuesto el viaje extraordinario, pues ha de estar presente en Long Beach para las regatas que allí han de celebrarse. E ínterin no descansa un momento. La acompañamos a una visita que hace al Real Club de Regatas donde la Junta en pleno le recibe con la cortesía característica de aquella vieja casa; da un paseo en gasolino y luego nos lleva hacia el Hotel Real, donde tiene invitadas a almorzar a significadas y altas personalidades de su país y unos cuantos santanderinos de nota.

En un par de horas que hemos estado con Mr. Horner, este profesor de energía nos ha explicado una útil lección de economía de tiempo. Si el tiempo es oro, Mr. Horner no ha malgastado un solo “penny”.

### Un almuerzo histórico

Un almuerzo presidido por míster Horner en el Hotel Real, bien puede calificarse de histórico por las consecuencias que produjo. Sobre la mesa está el bello trofeo que el Club de Long Beach ofrece a España; también se muestran los planos de la copa que España regala a Long Beach y que representa una carabela.



*Terraza del Hotel Real. Pick, segundo por la izquierda, con autoridades y directivos de la regata Nueva York - Santander.*

El almuerzo o “lunch” americano se sirve de un modo exquisito y a los postres hablan Mr. Hamond, Mr. Horner, don Victoriano López Dóriga y los presidentes de los Clubs de Regatas y Marítimo.

Y ocurrió lo que tenía que ocurrir, lo que el pueblo deseaba y por lo que este almuerzo será histórico: que después de unas nobles y cordiales frases cambiadas entre los señores García de los Ríos y Mata, uno y otro se abrazaron.

De esta unión de los dos Clubs, que hasta allí aparecían como rivales, dio fe Alejandro, que sorprendió el interesante grupo con su máquina. Y para reafirmar estos sentimientos tan venturosamente manifestados, el Club Marítimo dio ayer en su espléndida terraza otro almuerzo al que asistieron los mismos comensales, y el Real Club de Regatas, por no ser menos, dio a los mismos señores otro espléndido banquete anoche.

Al banquete asistieron los señores siguientes:

S.E. el embajador de los Estados Unidos en España, C.H. Hammond; comodoro Walter Horner, del “Pacific Coast Club” y “California Yacht Club”; vicealmirante G.H. Burrage, comandante de las fuerzas navales norteamericanas en Europa; ayudante de las fuerzas navales norteamericanas en Europa A. Cacombe; consejero de la Embajada de los Estados Unidos en España, Sheldon Whitehouse; comodoro de Su Majestad el Rey, don Victoriano López Dóriga; presidente del Real Club de Regatas de Santander don Jesús Mata; presidente del Real Club Marítimo de Santander, don Gonzalo G. de los Ríos; don Jenaro Lesarre, secretario del Club de Regatas; don Walter Meade, vocal del Real

Club Marítimo; don Aurelio Alonso, vocal del Real Club de Regatas don Angel Cabrillo y Vázquez, profesor de Literatura española en Washington; don José Segura; don Tomás Pérez Ugarte y don José del Río Sainz.

Y he aquí como Mr. Horner, además de la copa del Club de Long Beach, trajo el ramo de oliva que recogieron agradecidos los dos clubs marítimos de Cantabria.

PICK

### 34.- La tristeza de llegar el penúltimo

*La Voz de Cantabria 29 de julio de 1928*

Tres de la tarde en la mies verde y azul del abra del puerto. Como todos los días, estamos allí arando, clavando la punta curva del arado flotante en el seno fecundo de las olas. Aún una vuelta mas. Hay marejada. La manecilla del barómetro apunta hacia el “variable”. El agua tiene un tinte oscuro, y en el horizonte, hacia el N.O. se dibujan esos cuadros maravillosos que ningún pintor ha sabido todavía captar. Nubes que simulan cordilleras nevadas; paisajes lunares; franjas amarillas y rojas; listones verdes; resplandores y calidades de terciopelos. Es el N.O. que viene a paso de carga, tocando sus cornetas y flameando sus extraños pendones.

En el mar, lo de siempre: las mismas lanchas pescadoras; los mismos vapores lejanos que humean hacia rumbos distintos. De pronto en el barco una voz del marinero siempre alerta:

– ¡Allí! ¡Fuera del Cabo! ¡Uno de los que faltan!

Todos le entendemos sin más razonamientos. Precisamente la tardanza del *Zodiac* y del *Azara*, únicos yates de la *Spanish Ocean Race* que se mantienen en el mar, ha sido la conversación durante el día. Todos los ojos convergen hacia el faro. Allí, en efecto, se recorta claro sobre el fondo de brumas el perfil de un balandro de gran tonelaje que trata de virar bajo el viento para enfilarse a Santander. Ha cortado ya la enfilación de llegada, y hace mucho tiempo que debe ser visible desde el faro, desde el Semáforo y desde la estación Marconi de Cueto. Sin embargo, el abra sigue como siempre, con los mismos arados de todos los días, hendiendo las olas: con la flotilla pesquera y con los barcos que van a rumbos distantes.

Ni una gasolinera, ni un remolcador, ni un solo vapor oficial que indique con su presencia allí que Santander recibe como se merecen a los audaces argonautas. Pasa el tiempo, y el yate, con la fuerza de sus velas y sin ningún auxilio, acomete la entrada. Ya viene en una amplia bordada, frente a las playas negras de gentío, desde las que se le ha debido de ver. Pero el abra sigue solitaria como se costumbre.

Entonces nosotros dudamos ¿Será, efectivamente, este yate el *Azara* o el *Zodiac*? ¿Vendrá, efectivamente de New York o nos habremos equivocado y será uno de tantos yates que en verano cruzan vulgarmente la costa?

Nosotros, entonces, regresamos al puerto atormentados por la duda y sin saber qué barco es el que hemos visto.

Es ya dentro del puerto, en la enfilación de la Magdalena, cuando todo se aclara. Los altos y finos mástiles del “pur-sang” de los mares, asoman sobre la cresta de rocas de la punta de la Cerda. Y entonces vemos que avanzan hacia él dos débiles barquichuelos: un vapor del servicio del puerto y un remolcador empavesado que ha asistido a las regatas de la mañana. Salen al encuentro del yate que llega y le identifican: es el *Zodiac*, el penúltimo de los que llegan de la gran regata. El remolcador silba tristemente en un saludo protocolario y frío. Eso es todo. Luego el *Zodiac* arría sus velas y el remolcador lo larga un cabo y lo arrastra bahía adentro. Ni un cohete, ni un cañonazo con uno de esos cañones de juguete que simulan las salvas de los cañones de verdad. Ni un viva; ni un aplauso. ¡Venga usted de Nueva York en un yate a vela para eso! Es la tristeza de llegar el penúltimo. Todavía el que llega el último tiene el consuelo de la simpatía compasiva que inspira. Para el primero son las admiraciones; para el último los afectos; para el penúltimo la indiferencia. Y eso le sucedió ayer a ese bravo “racer” de los mares, a ese fino *Zodiac* que, a pesar de llegar el penúltimo, ha escrito una brillante página en la historia del “yachting” mundial. Llegó sin que nadie le esperara; fondeó sin que ninguna sirena sonara en su honor. Sus tripulantes desembarcaron silenciosamente y se sentaron confundidos entre el público abigarrado de las terrazas de las cervecerías.

Fue la tristeza de llegar los penúltimos. En el mar, como en la vida, eso es lo peor. Es una tristeza semejante a la del señor que no pasa de vicepresidente.

PICK

### 35.- La suerte del Azara

*La Voz de Cantabria 2 de agosto de 1928*

Porque el Azara lleva un retraso de ocho días con los demás yates de la *Spanish Ocean Race*, que hicieron por su parte un “record” espléndido, circulan por el pueblo rumores alarmantes desprovistos totalmente de fundamento. No es lo malo que el pueblo, impresionable siempre y que carece de elementos de juicio, ponga en circulación esos rumores. Lo incomprensible es que haya periódicos que los recojan y que los autoricen a darlos cabida en sus columnas. Ayer, un diario de la mañana publica, con gruesos caracteres, el siguiente título alarmante: *Se teme que el Azara haya naufragado*. Antes de escribir eso, se ha debido tener en cuenta que a bordo del yate viaja un distinguido “sportman” español, a cuya familia no hay derecho a intranquilizar con hipótesis tan temerarias.

¿Qué fundamentos tiene ese pesimismo? Ninguno sólido. Examinando todas las hipótesis posibles, la más remota y la menos admisible es la del naufragio. El *Azara* es un barco de alta mar, de cuatro palos y ciento tres pies de eslora. Un barco así, en esta época del año, en que las tormentas son rarísimas, es casi imposible que pueda perderse por accidente de mar. Por otra parte, el retraso de ocho días, en una navegación a vela, es tan pequeño que no debe tomarse en cuenta.

Un amigo nuestro, capitán de barco, nos refería ayer que había hecho dos veces, en un barco de vela, el viaje New York-España. En uno tardó treinta y cinco días y en otro ciento cinco, sin que en el segundo ocurriera a bordo nada de anormal. Nosotros recordamos también haber estado ante las Azores, encalmados, más de quince días sin que el barco se moviese más que por efecto de las corrientes.

Al *Azara* puede haberle ocurrido algo, pero es lo menos verosímil. Lo más probable es que circunstancias adversas de calma y de vientos contrarios le hayan impedido igualar el “record” de velocidad de sus compañeros de regata.

### 36.- El Azara en la costa

*La Voz de Cantabria 3 de agosto de 1928*

Cuando escribíamos la crónica de ayer en que hablábamos del *Azara*, no podíamos suponer que el yate, por cuya suerte se temía, se hallase casi al alcance de nuestra voz. Y era así, sin embargo. El *Azara* estaba ya sobre la costa en el momento en que algunos colegas demasiado impresionables, le daban por definitivamente perdido. Y no es lo peor que recogiendo el rumor público aceptasen tal pérdida, sino que hubo periódico, nuestro estimado colega El Diario Montañés, que en su número de ayer demostraba la desgracia científicamente. No podemos resistir a la tentación de copiar la prosa pesimista de nuestro estimado compañero, como demostración de lo deleznales que son los fundamentos en que se basa el amor propio, aunque se extraigan de la propia ternera, es decir de Newton y Laplace.

El Diario Montañés de ayer lanzaba estas abrumadoras razones:

*Se ha descartado ya la idea de que el Azara siga una navegación normal, aún dentro del enorme retraso que supondría su permanencia envuelto en una hipotética calma chicha en pleno Océano.*

Sin embargo, esto es lo que ha sucedido. El mar tiene su lógica especial que se ríe de los razonamientos. Por algo el mar es el símbolo de la rebeldía y se le halla siempre en constante protesta. Esa hipotética calma chicha que nuestro estimado colega descartaba, ha sido, por lo visto, una realidad. En el momento en que escribimos estas líneas, el *Azara* está a la vista de Santander y nuestro compañero de redacción Sánchez de Acevedo, que se encuentra en el mar, ha podido llegar a su costado y hablar con el propio don Enrique Careaga, orondo y sano, que ha dado por única explicación:

*— No nos ha sucedido nada. Sencillamente que nos ha cogido una calma. No poseíamos más que estación receptora y nos enterábamos de todos los radios. Pero no podíamos responder.*

Es decir, que el viaje se ha desarrollado dentro de la más absoluta normalidad. Ya decíamos ayer que en la navegación a vela, las calmas y los chubascos, todo lo que puede acelerar o retrasar la marcha es lo normal. Pedir a uno

de estos barcos un rendimiento matemático; exigirles un promedio horario de velocidad, es un desatino. En la biblioteca de la Casona de Tudanca se conservan, porque José María Cossío tuvo gran interés en poseerlos, nuestros Diarios de Navegación de la *Nautilus*. Allí pueden verse muchas singladuras en que el barco andaba dos millas por hora, y otras en que se llegaba a andar diez, doce y hasta catorce millas. Períodos de calma chicha de quince y de veinte días los hemos conocido también.

Por esta experiencia y por la de amigos nuestros que han sido capitanes de barcos de vela, escribimos ayer que un retraso de cinco o seis días en una carrera de velocidad, no tenía nada de alarmante. Desde el punto de vista de la regata es un resultado poco halagüeño. Pero desde el punto de vista de la navegación, no se sale de lo normal.

Absoluta normalidad de viaje. El nuevo día, desde que nace, es igual a los otros. El cielo, sin una sola nube, forma sobre el mar una inmensa campana de vidrio, dentro de la cual nada se mueve. El agua brilla, herida por el sol, como una lámina de acero. Las velas zapatean, colgadas de los palos, al ritmo del balance. En el barco, la cubierta de madera arde y hay que refrescarla con baldeos frecuentes. Cuando el agua cae en las tablas reseca, un vapor blanco vuela como un humo de brasa. Los marineros se envuelven en las velas viejas para defenderse del sol. Los oficiales, los pasajeros buscan el abanicazo formidable que producen las velas lacias al zapatear. Hay un ansia enorme de beber, por lo mismo que el agua está tasada, como medida de precaución. Por un balde de agua se ofrece un dólar. Todos los días, a las doce, se toma la situación con el sextante. Apenas esta situación difiere de la situación anterior. El barco anda sólo lo que le impelen las corrientes oceánicas. Se consulta el barómetro ansiosamente, se escruta el cielo, porque en aquella calma la presencia de otro buque sería un tónico moral. Pero en vano. Ni una vela, ni un humo, ni el presentimiento de una nube. El cansancio material no es nada comparado con el cansancio del espíritu. De pronto una detonación que hace subir sobre cubierta a la gente franca. Es que uno de los oficiales, para distraerse, ha disparado su rifle sobre el lomo de un tiburón que surge de las aguas como la comba de un submarino. Así un día y otro; muchos días. Tal es la normalidad en la derrota de los barcos de vela. Esta normalidad es, sin duda, la que ha presidido el viaje del *Azara*.

No hay, pues, por qué poner las banderas a media asta, ni empeñarse en demostrar científicamente el naufragio.

La primera noticia de que el *Azara* se hallaba en Comillas, se supo en Santan-

der a primera hora de la tarde por una llamada telefónica del señor marqués de Movellán. Decía que a la vista del bello pueblo estaba un yate de tres palos que se suponía fuese el que tantas inquietudes y tantas discusiones provocaba. La noticia circuló rápidamente y fue tema de muchos comentarios en la ciudad. Hacia el fin de la tarde la noticia se confirmaba; el *Azara* era identificado y la alegría se difundía en Santander. La *Spanish Ocean Race* ha tenido un final de emoción que le va muy bien seguramente; pero no el final en punta trágica que pensaban algunos.

Ahí está ya el *Azara*. Cuando este número salga a la calle, se hallará ya entre nosotros y sus tripulantes podrán leer lo que escribimos. El bello yate viene indemne. Ni desarboladuras ni averías. Era de esperar, dada la estación en que la regata se ha celebrado. El caso del *Rofa* fue un caso aislado, explicable sólo por el tamaño reducido del yate. El *Rofa*, el *Niña*, el *Pinta* y el *Mohawk*, son los que han corrido verdadero riesgo; son los que se han jugado la vida en la empresa.

Pero los yates grandes, y el *Azara* con ellos, contruidos para los largos cruces por mares tempestuosos, aguantan tanto como el más potente trasatlántico. Pueden perderse, porque sobre el mar no hay nada seguro; y hasta las mismas islas, que tienen cimientos de roca, desaparecen a veces, como suele ocurrir en Oceanía. Pero tal riesgo es un riesgo remoto y que sólo debe admitirse en último lugar y cuando ya no quede campo para otra hipótesis. Esto es lo que hicimos desde el primer momento nosotros: negarnos a admitir la posibilidad de la desgracia, sin otro fundamento que un retraso de siete días. Porque conocemos a marinos que envejecieron en la mar, en viajes interminables en barcos de vela.

PICK

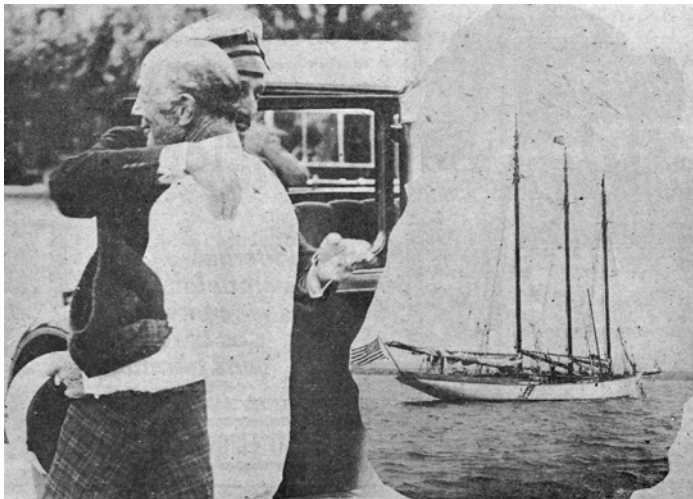
## 37.- Falta de medida o el periodismo desordenado

*La Voz de Cantabria 4 de agosto de 1928*

Uno de los males que a Santander aquejan es la falta de medida. Unas veces por mucho y otras por poco, según reza el cantar, o nos pasamos o no llegamos. El paso preciso para pisar siempre el terreno airoso, no lo marcamos casi nunca. Y como es natural, porque los periódicos no son después de todo, otra cosa que frutos del ambiente y del clima. Los periódicos de Santander sufren también esta falta de medida que es la característica del pueblo. Nosotros no nos exceptuamos del cargo general y aceptamos la parte de culpa que nos corresponda.

En las informaciones que los periódicos santanderinos han dedicado a la *Spanish Ocean Race* y preferentemente a la llegada del *Azara*, último yate de la gran contienda, se han puesto de manifiesto tales vicios.

De una notable empresa deportiva, que fue la regata, el desmedido afán de



*El Rey abrazando al señor Careaga, tripulante del Azara, al saltar éste a tierra después de su travesía Nueva York - Santander. El yate Azara. Fotos Alejandro.*

hinchar el perro de los periódicos ha querido hacer una página de epopeya, una réplica al descubrimiento de América por Colón. Y a eso no hay derecho, queridos colegas, por grandes que sean las tragaderas que tenga el público. El viaje del *Azara* ha sido un viaje muy interesante, y nada más. Como turismo, lo reputamos delicioso. Pero nada más. Las notas épicas y melodramáticas hay que dejarlas para otra ocasión. Un viaje de veintisiete días es un barco de vela – menos de lo que tardan los vapores de carga en la carrera New York-Santander – no es ninguna pieza de heroísmo y, desde luego, los simpáticos viajeros no pretendieron hacerlo pasar por tal.

Pero véase como complica las cosas un periódico. Es nuestro querido colega El Cantábrico, que describe el desembarco en Suances de dos de los tripulantes del *Azara*. El capítulo del reportaje se titula ¡Land! ¡Tierra!, en inglés, que es lo mismo que gritaron los compañeros de Colón al avistar la primera isla de América. *Los dos norteamericanos* – dice El Cantábrico – *saltan a tierra y lo hacen con una agilidad enorme. ¡Land! – gritan con aire de triunfo – ¡Land! ¡Land! Es decir ¡Tierra!. Esta exclamación adquiere una fuerza emotiva que nos hace recordar la epopeya de Colón (textual). No de otro modo debió divisarse tierra en las carabelas al divisar la del Nuevo Mundo.*

“Los “yachtmen” norteamericanos han querido guardar un recuerdo de la primera tierra española que pisaron, recogiendo unas piedrecitas de la carretera de Suances.”

El lector pensará mal de los dos tripulantes. Desde luego, les juzgará rematadamente cursis. Pues este juicio no será justo. Nosotros, que les hemos saludado, podemos asegurar que son dos buenos chicos, sencillos, simpáticos e inteligentes. Ellos no tienen la culpa de lo que al periodista se le antoje decir. Ellos saben de sobra que veintitantos días en el mar, en un yate que es una maravilla y sin carecer de nada, no les autoriza a repetir el grito de Colón, ni a recoger piedrecitas como reliquia, a estilo de los que se salvan de milagro.

No veintitantos días, meses enteros pasan en el mar en barcos peor acondicionados y en los mares más peligrosos, miles de marinos que no se consideran Colones, ni mucho menos. Sin ir más lejos, todos los años salen de España débiles goletas a cargar bacalao de Terranova. Allí si que se pasan penalidades y se juega uno la vida. Al lado de eso, lo del *Azara* es, sin duda ninguna, un viaje de recreo. Y como los americanos son gente inteligente, como viaje de recreo lo han hecho. Si saben que se les iba a comparar con Colón, no hubieran venido, probablemente.

Pero los esforzados “hinchadores de perros” no se contentan con esta “chef d’ouvre”, el relato sigue adelante. Véase este escogido trozo en que se relata una tempestad con brochazos a lo Víctor Hugo:

*Durante estos malos tiempos llegaron a estar los tripulantes en verdadero peligro, pues las olas eran gigantescas y amenazaban destruir la embarcación al romper sobre cubierta. El cocinero y su esposa, que son negros, sufrieron entonces un pánico irreprimible. Estaban como alocados. Tanto era su miedo que abandonaron la cocina para irse a rezar, implorando a Dios que calmara el furor de las aguas.*

Bueno ¿saben ustedes lo que hay de verdad en ese parrafito espeluznante?. Pues lo siguiente, que Mr. Granier nos dio por escrito para facilitar nuestra información y que es copia de lo que reza en el cuaderno de bitácora:

“Weather got a little heavy for five days.” (El tiempo se hace un poco duro durante cinco días).

Los admirables norteamericanos no dicen más. El tiempo un poco malo. Pues eso mismo lo convierte un “hinchador de perros” en los espantosos golpes de mar y en el llanto del matrimonio negro.

¡Admirables nautas! ¡Lo que se habrán asombrado y lo que se habrán reído! ¡Y el juicio que habrán formado de nosotros! Tan poca importancia daban a su situación que El Cantábrico mismo consigna “que se mostraron asombrados de que se hubiese mandado a averiguar su paradero, barcos de guerra y aeroplanos”.

Para los nautas del *Azara* el viaje ha sido un verdadero viaje de placer. En la relación escrita que nos entregaron, no aparecen la inquietud ni la molestia por ninguna parte. Al contrario, todo el relato respira optimismo y buen humor. “Everyone stayed well aboard and all enjoyed are very fond of señor Careaga.” (A bordo todos estamos bien y nos divertimos mucho con las cosas del señor Careaga).

A esta sencilla y admirable prosa de Norteamérica, nuestra prensa le ha puesto un hinchado penacho portugués.

### 38.- El ornato de la bahía

*La Voz de Cantabria 20 de septiembre de 1928*

Un amigo, escritor ilustre, nos envía también la siguiente carta:

*“Santander, 11-IX-28.*

*Querido Río: Siempre que le veo, bien poco para lo que desearía, se me olvida, o no es ocasión para ello, sugerirle prestar el altavoz de su firma a una causa simpática, sin duda, a quien apoya cuanto piden el buen gusto o el interés de Santander.*

*Estoy seguro de que también usted sufre cada vez que ve profanada la maravilla de la bahía por ese horrible pontón carbonero, gran cucaracha sobre un perfecto tapiz. Sin duda alguna el interés privado que así mancha la belleza de tan delicioso paisaje es respetabilísima. Pero ¿no lo son también los de Santander?*

*Cuando este verano nos visitó la escuadra francesa, suspiramos muchos de satisfacción al ver cómo desaparecía de lo mejor de la plana ese borrón. Se retiró a un lugar apartado y distante, demostrándose con ello que “se puede retirar”. La bahía pareció otra cosa. Pero se fueron los barcos; y el carbonero desgredado y sucio, barrigudo y con barbas de quince días, volvió cautelosamente, poco a poco, a plantarse despatarrado e insolente, no solo en su lugar antiguo, sino en el aún mas central, visible y preferente que en estos años ocupaba la esbeltez airosa del Giralda. Y ahora, solo en la bahía, el tripudo mercader insulta con su fea suciedad un lugar placentero y delicado cuyo acceso debería requerir, como el más encopetado salón, traje de etiqueta rigurosa.*

*¿No puede esa tienda ambulante colocarse menos agresivamente? Creo que sí. Creo que no es menester daño grave de nadie para dejar a salvo la estética de lo mejor de la ciudad. Pero creo que si para esto fuese inevitable aquéllo, debería prevalecer el interés más importante. ¿Se permitiría, por muy útil que fuera para nadie, en Hyde Park, en la Avenida del Bois o en la*

*Castellana plantar una carbonería en el centro del paseo? ¿Por qué, pues, ha de permitirse en medio de la bahía de Santander? ¿Porqué no se retira discretamente a donde estorbe menos?.- UN AMANTE DEL PUERTO”.*

Con toda lealtad diremos a nuestro querido amigo que no estamos conformes por esta vez con sus puntos de vista. Nosotros creemos que un “pontón”, por muy feo que sea, es el mejor adorno de la bahía, como una chimenea es el mejor adorno de una fábrica. El error de nuestro amigo estriba en creer que la bahía es Hyde Park o la Castellana. ¡Desgraciados de nosotros el día que así fuese! Bien está que durante el verano la convirtamos en un lago para balandros, yates y yolas. Pero no olvidemos que en el invierno son los “pontones” y las grúas los que la deben dar tono.

A la vista tenemos una magnífica obra “Ports of the London and North Eastern Railway”. En ella hay fotografías y descripciones de todos los grandes puertos de Inglaterra. ¡La de “pontones” y barcasas que hay en ellos, y lo bien que les hacen! “Ample coaling facilities – se lee en los anuncios de cada puerto – have been provided enabling vessels to bunker expeditiously”. Es decir, que el carbonear rápidamente a los barcos es la condición esencial del buen puerto. Todo lo demás es secundario.

Bien está la bahía con balandros y con yates blancos como el *Giralda*. Pero tampoco está mal con “pontones” negros. Son dos puntos de estética, respetables los dos, pero distintos. Nuestro querido amigo nos perdonará que por ésta vez discrepemos de él.

PICK

### 39.- Acerca de la bahía

*La Voz de Cantabria 21 de septiembre de 1928*

Nuestro amigo, que firmaba su carta de ayer con el pseudónimo “Un amante del puerto”, nos remite una nueva carta aclarando sus conceptos. Dice así:

*Querido Río: ¿Me permite usted una pequeña rectificación?*

*Si el puerto de Santander fuera el de Rotterdam, el de Hamburgo o cualquiera de esos “grandes puertos de Inglaterra” donde hay grúas y barcasas y pontones “como arena”, no solo no habría yo dicho nada de nuestro “pontón carbonero”, sino que no lo habría “visto”.*

*Un puerto con “pontones negros”, no está en efecto mal; puede estar muy bien. Pero fijémonos: “con pontones”; no “con pontón”.*

*Ni pretendo que los barcos no puedan carbonear en Santander, ni es mi ideal que nuestro puerto sea una pista acuática o un lago de lujo mejor que un centro de trabajo y de riqueza. Prefiero lo segundo, sin reservas.*

*Pero me atengo a la situación presente. Hay quién opina que nuestro puerto no es todavía un gran puerto de exuberante tráfico comercial: y que, hoy por hoy, la estética de su paisaje es, no sólo perfectamente compatible con los intereses materiales de Santander, sino que son precisamente éstos los que con más motivo reclaman el cultivo y cuidado de aquella.*

*Es decir, que si al hacerle mi modesta indicación no mencioné los intereses materiales del pueblo, lejos de olvidarlos, pretendí que los favoreciera.*

*Arrasar las grúas, sustituir los muelles por jardines floridos, impedir entrar en la bahía a los barcos que no vengan repletos de lindas muchachas ..., podría ser olvidar que también con el tráfico prosaico, pero necesario y, con otros caracteres, muy bello se lucra Santander y viven muchos respetables hijos suyos.*

*Pero apuntar que un “pontón”, isla triste, rodeada de soledad por todas partes, pueda separarse un poco del corazón de la bahía y fondear donde sirva igualmente, o muy poco menos, para sus fines sin comprometer otros respetables y aún, de momento, más respetables, no creo que equivalga a pedir la ruina comercial del puerto.*

*En último caso, yo propondría ensayar. Si viéramos que retirando un poco el pontón empezaba a decrecer rápidamente la entrada de barcos interesantes en el puerto, se podría autorizar, rápidamente también, al pontón para trasladarse otra vez (cuestión de unos minutos) a su boya actual. Y hasta pudiera ser que al descubrirse la trascendencia del asunto, se le ocurriese a la Junta de Obras, o a la Diputación, o al Municipio dotar a Santander de un depósito flotante de carbón proporcionado con la prestancia y riqueza de un gran puerto. Mil gracias por su bondad, de antes y de ahora. UN AMANTE DEL PUERTO”.*

Poco hemos de añadir a lo que ya ayer dijimos. Nuestro puerto no es un Rotterdam, pero aspira a serlo. Sin esa aspiración, estaríamos muertos. Tampoco es un Cannes ni un Cowes y, según ese orden de ideas, sobrarían las casetas de baño.

Por otra parte, no tenemos ninguna fe en pontones de la Diputación o del Municipio. Darían carbón que no ardería, probablemente. Aparte de que la ley prohíbe a estos organismos ejercer el comercio en competencia con los particulares.

Sin embargo, hay que agradecer a “Un amante del puerto” haber puesto su clara inteligencia y el prestigio de su pluma en un pleito en que podremos discrepar, pero que hay que servir agitándole.

El mayor daño se lo han hecho a nuestra bahía los que han pasado por sus orillas, indiferentes, desde hace cincuenta años por lo menos.

PICK

## 40.- El Azara o la negra

*La Voz de Cantabria 29 de septiembre de 1928*

En los ranchos de la marinería y en los *public-houses* de los puertos, donde la superstición tiene aún creyentes, el caso del *Azara* se contará durante muchos años.

Entre historias de huracanes y de salvamentos milagrosos, entre la alegría jocunda y primitiva de los cuentos del *tío Carando*, la leyenda del *Azara*, el barco que “tenía la negra”, se transmitirá de boca en boca, como todas las tradiciones orales. Dentro de cuarenta o cincuenta años, los marineros de New York todavía dirán con el aire medroso:

– ¡*Aquel Azara ...! ¡El demonio iba en él! ¡Veréis qué viaje ...!*

Y contarán el relato del viaje que oyeran a sus padres. Nosotros como no esperamos llegar a aquellos días, vamos a anticipar el cuento a nuestros lectores.

El *Azara* era un yate que tenía “la negra”. En la gran regata transoceánica de 1928 llegó el último, con una diferencia de muchos días, tanto que algunos le daban ya por muerto. Todas las circunstancias adversas las encontró todas juntas en su camino. Mientras los demás yates voltejaban fácilmente por el Océano, el *Azara*, que llevaba una verdadera tripulación de hombres de mar, se perdió en las calmas, se inmovilizó estúpidamente. Cuando llegó al puerto – Santander – nadie ya le esperaba. Los demás yates habían salido de regreso a su patria. Luego, en el puerto, le siguió persiguiendo “la negra”. Un buen día, un marinero cae al agua y se ahoga. Otro día, unos rateros entran en él a saco y se llevan sus velas. Su patrón y propietario Mr. Baker, sale a disgusto por día. Se le desembarcan sus tripulantes. Es “la negra” que le va comiendo sus fondos, como ese gusanillo sutil que llaman “broma”.

Nosotros conocimos a Mr. Baker en aquellos días y a nosotros vino a dolerse de las cosas que le pasaban:

– ¡*Venga usted un día a bordo y hablaremos* – nos dijo una tarde.

No fuimos, no pudimos ir y mister Baker no pudo hacernos sus confidencias. No era Mr. Baker un “yachtman” en el sentido estricto de la palabra. Era, más

bien, un profesional de la mar. Marino de oficio, en el mar se ganaba la vida. No tenía posición para formar en aquel cortejo de millonarios que eran los propietarios del *Atlantic* y del *Helena*.

Pero como un hombre sin posición en los Estados Unidos resulta una nabab en España, aquel hombre de trabajo, verdadero lobo de mar, podía permitirse el lujo de tener un yate propio y hacer en él un crucero de descanso, un “holyday” de meses, por la Europa que le atraía.

Míster Baker viajaba en su yate como un marino profesional. Montaba guardias cuando le correspondía y no hurtaba el cuerpo a ninguna labor. Los que invitados vinieron con él, tuvieron que montar también guardia. No era aquel un yate de recreo, sino una prolongación, un poco atenuada, de una existencia de trabajo.

De Santander salió para Sevilla. Antes de volver a New York, pensaba hacer un crucero por el Mediterráneo. Y en Sevilla le ha sorprendido la muerte. ¿De qué ha podido morir aquel hombre vigoroso, sanguíneo y optimista? Los marineros no necesitan que los médicos se lo digan. Ha muerto de “la negra” que complicó su viaje, que ahogó a uno de sus tripulantes en Santander y que ahora ha matado en Sevilla a su dueño.

Nosotros, como resabio de nuestro paso por los ranchos y por los *public-houses*, somos algo supersticiosos. Antes de escribir el nombre de *Azara* hemos hecho la señal de la cruz.

PICK

## 41.- Necesidad de que por el mar y por el aire no se ande sin permiso

*La Voz de Cantabria 19 de octubre de 1928*

Después de Vetengoht, ese Paul Muller. Uno en canoa a remo ; otro en un débil esquife a vela, estos aventureros nos han entretenido durante unos días. Los periódicos han publicado interviús y grabados. La gente ha tenido de qué ocuparse.

– ¡Este tío está loco! – decían algunos.

– ¡Hace falta ser muy valiente, para dar así la vuelta al mundo!

– ¡No llega a Finisterre!

– ¡Sí!

– ¡No!

Y surgían la inevitable disputa y la inevitable apuesta en el café o en el club. Hasta aquí todo iba bien, y si la aventura tuviera solamente este carácter pintoresco, podría tolerarse. Pero hay siempre algo más, y es el riesgo continuo que los aventureros corren. Para que ellos realicen su capricho, las estaciones de salvamento de la costa han de estar ojo avizor. Tal, en el caso del alemán Muller, que hubo de ser socorrido por los prácticos de Suances, y que últimamente, según leemos en la prensa asturiana, ha sido recogido frente a Cudillero en una situación comprometida, por embarcaciones salidas en su busca. Y si en estos casos el salvamento se hizo sin dificultades, ¿quién garantiza que en un momento determinado los salvadores no tengan que exponer sus vidas? En ese caso, por el capricho de un señor más o menos excéntrico o más o menos desesperado, honrados padres de familia, gentes que viven muy a gusto y que no tienen porqué poner el pan de sus hijos en juego, tendrían que sufrir las consecuencias de un acto, a cuya iniciación habían sido ajenos. Nada tendríamos que alegar, si los tripulantes de las yolas persiguiesen en sus correrías arriesgadas algún fin científico. Pero ¿Qué va ganando la ciencia, de que el proyecto se realice en todas sus partes? Que se puede andar por los mares en débiles piraguas, es un hecho que no necesita prueba. Los hombres primitivos no conocían otro medio de navegación, y en algunos ar-

chipiélagos de Oceanía, quizás se emplea aún. Pero tanto el hombre aborigen como aquellos salvajes, usaban la piragua porque no tenían nada mejor. Según se fueron civilizando, dieron a sus instrumentos de transporte y de trabajo todas las garantías posibles de seguridad. Viajar hoy en débiles piraguas, equivale a comer carne cruda y a vivir en cavernas en vez de en casas confortables. Es un capricho con el que no gana nada la ciencia, que no prueba nada y que ofrece los inconvenientes que hemos señalado.

A propósito del esfuerzo inútil, recordamos siempre una deliciosa crónica de Fernández Florez, en que comentaba una carrera pedestre de que fue testigo. – *Al ver a aquellos muchachos*, decía – claro es que más galanamente – el insigne humorista, *al ver a aquellos muchachos, jadeantes. Deshechos, llenos de barro y polvo y agotados por el esfuerzo brutal de la carrera, elevé conmovido los ojos al cielo y di gracias a Dios por haber permitido al hombre que inventase el tranvía ...*

No es solo en el mar donde, a nuestro juicio, se necesita una severa policía que impida los trastornos y graves daños del esfuerzo inútil. Es también en el aire.

Días pasados recogíamos de la prensa inglesa, la carta del capitán del *Berengaria* contra el abuso de las peticiones de auxilio en el mar. Una desviación de unas horas en el rumbo para prestar esos auxilios, supone para un buque como el *Berengaria* una pérdida de cuatro a seis mil libras esterlinas. ¿Y puede estarse obligando constantemente a las Empresas a sacrificios de esa índole, porque una miss neurasténica o un señor excéntrico hayan sentido ganas de volar sin garantía de seguridad ninguna, y una vez en el agua, se acuerden de que la vida es muy amable y acribillen el horizonte con la llamada radiotelegráfica de S.O.S.?

De seguir el abuso, llegará un día en que los vapores no hagan caso de las llamadas. Pagarán justos por pecadores, y quienes verdaderamente necesiten auxilio y sean dignos de él, se esforzarán radiotelegrafiando sin que nadie les oiga.

Precisamente la prensa de hoy trae la noticia de que un aviador inglés ha emprendido un vuelo desde Terranova hasta Inglaterra en un aparato unimotor, sin flotadores, con una velocidad máxima de 175 a la hora, y además, con poca experiencia en la aviación el propio aviador.

– *¡Qué bárbaro!* – habrá sido el comentario de muchos lectores. Pero para que ese bárbaro pueda demostrar que lo es, muchos hombres que no lo son tendrán quizás que ir en su socorro en difíciles circunstancias, posiblemente,

y por lo menos, experimentarán pérdidas como las que lamentaba el capitán del *Berengaria*.

¿Es esto serio? ¿Es justo ni equitativo? ¿Que esos aventureros son muy valientes? Pues que busquen el modo de demostrarlo sin molestar a nadie. ¿Se consentiría acaso que para demostrar el valor se anduviese por el alambre, de tejado a tejado, de una plaza pública?

En resumen. Nosotros creemos, que estas cosas deben reglamentarse; y que ni por el aire ni por el agua, se pueda andar sin tener permiso. Y que para tener permiso, sea preciso demostrar que se han tenido en cuenta todas las medidas necesarias de seguridad ...

A los "glober-troters" del aire y del agua, les quedaría entonces el recurso de unirse a sus hermanos de la carretera y recorrer el mundo vendiendo postales. Deporte inocente, únicamente peligroso para los posaderos de los pueblos.

PICK

## 42.- El Santander del Machichaco

*La Voz de Cantabria 4 de noviembre de 1928*

Un lector nos escribe:

*En la crónica retrospectiva que muchos hemos leído con interés, al describir la catástrofe del 3 de noviembre, se alude a edificios y lugares de la población que no corresponden, probablemente, a los que en la actualidad llenan sus funciones. Son muchos los santanderinos de menos de treinta años que no nos hacemos idea de cómo “era aquello”. ¿Sería mucho pedir que, para mejor inteligencia del drama, evoque usted aquel Santander? – Un lector que es casi un guayabo.*

Aquel Santander, querido adolescente, que llegamos a entrever en un abrir y cerrar de ojos, antes que el *Machichaco* le diera fin, era una cosa completamente distinta del Santander actual. Tenía otro carácter. Era más pueblo y menos ciudad. Toda su fisonomía moral quedó en las obras de Pereda. Las diferencias materiales que recordamos, vamos a señalarlas para complacerle. Existía todavía la dársena del muelle de Anaos. La gran plazoleta que ocupan hoy los jardines de la estatua de Pereda, era agua y formaba la mencionada dársena. Allí atracaban los pataches, cuyas corredurías, por ejemplo la de Lecuona, ocupaban los bajos de las casas fronterizas del Muelle. En el N.E. de la dársena, frente al actual calle del Martillo, estaba la rampa llamada del Consulado, en la que se bañaban por las tardes los caballos de las numerosas cuadras que había entonces en Santander. El baño de los mencionados caballos, constituía uno de los recreos de la chiquillería de aquel tiempo.

En el arranque de la rampa, con una fachada sobre el mar, estaba el pabellón de la Comandancia de Marina y la oficina de los Prácticos. Las casas del Muelle eran casi las mismas que hoy. Únicamente en la esquina del Martillo, en vez de la actual casa de Gallo, había otra de dos pisos y de aspecto más modesto, en cuyos bajos estaba establecido el primitivo Café Ancora. Este café y el del Suizo, en la casa de su nombre, hoy Banco de Santander, eran los únicos cafés que había en el Muelle.

Al S.O. de la dársena, entre ésta y el muelle de tablas, en una estrecha faja de terreno, se alzaba la estación de madera del ferrocarril de Solares, hacía poco

inaugurado. Más al Norte de dicha estación, había una caseta de carabineros, con dos o tres eucaliptus. Luego, hacia el Oeste, venían la plaza de Velarde y la calle de Somorrostro, dedicada por completo a la venta de pescado al aire libre. Las pescaderas, abrigadas bajo toldos de lona, daban a esta parte del pueblo un aspecto de zoco africano. Los detritus del pescado se corrompían al aire libre. Había un olor nauseabundo y una algarabía ensordecedora. Quien vio aquel cuadro, por niño que fuera, no lo olvidará seguramente.

En la esquina de Somorrostro y el muelle de Anaos, en la desaparecida casa de Trueba, había una taberna muy popular, la de Sarabia, en la que estuvo de “pinche” el que después fue famoso alcalde, don Pedro San Martín. En la misma calle, y hasta hace muy poco, abría sus puertas el almacén de efectos navales de don Casiano Arrarte. Entre el olor de alquitrán del almacén y el del pescado del arroyo, la calle tenía un inconfundible sabor de calle de puerto, que no ha vuelto a tener luego ninguna calle santanderina.

Cerraba el cuadro, por el Oeste, el primitivo edificio del Café Brillante, construido para Pescadería, y que las pescaderas se negaron a ocupar. En sus bajos había tiendas de ropas de agua y de ultramarinos para surtir a los buques. En el piso estaba la célebre sala del café cantante, famosa entre la gente del bronce de Santander. Eran su público habitual los tripulantes de los barcos surtos en el puerto y “los cumplidos” de Ultramar que aquí desembarcaban con los bolsillos bien provistos de buenos centenes.

*En el centro,  
el nuevo  
edificio de  
Pescadería,  
que las  
pescaderas  
se negaron a  
ocupar. En su  
parte superior  
se instaló  
El Brillante,  
café cantante  
y salón de  
variedades  
muy popular  
en el  
ambiente  
portuario.*



Se conservaban todavía en pie los restos del cuartel-castillo de San Felipe, aunque ya sin aplicación militar. En sus ruinas se habían albergado un taller de poleas para barcos y una herrería, todo miserable, sórdido y sucio.

Las obras del cuartel de María Cristina se habían empezado por aquellos días. Mientras tanto, las fuerzas de la guarnición se alojaban en parte de lo que fue convento de San Francisco, al Norte de la actual iglesia, y en el espacio que hoy ocupan el mercado de la Esperanza y la calle que le separa del Ayuntamiento. Adosado a la iglesia, por la parte Oeste, había un caserón viejo, precisamente en el espacio que hoy ocupa el palacio municipal. Allí estaban instaladas la Diputación y las oficinas de Correos. Se entraba por un portal lóbrego, sucio y húmedo, en el cual tenía un estanco un tal Polidura.

En la planta baja de este caserón se hallaba el Café de Occidente. En el restorán de este café se podía comer por dos pesetas un menú excelente, vino y postre, inclusive. De frente al Café Occidente salían para Bilbao y Asturias las diligencias de Catalán y Horga, porque el ferrocarril de la Costa solo llegaba hasta Solares y el del Cantábrico no se había establecido aún. Era un espectáculo animado ver la salida de las diligencias, armatostes enormes, barnizados de amarillo, que hacían retemblar a su paso los cristales de las casas próximas.

La actual plaza de Pi Margall era el jardinillo de Becedo. En la casa de Mazorra, que es la actual de Cortines, se hallaba establecido el Café Cántabro, casi en la misma forma que llegó a nuestros días. En el jardinillo estaba la famosa fuente de Becedo, ante cuyos caños se congregaban docenas de criadas de servicio provistas de herradas de relucientes aros dorados. Aquello era entonces el centro vital del pueblo. En el actual boulevard, no existían más que Casas consignatarias, “corredurías” y almacenes de coloniales.

No existía la actual casa de “El Aguila”, en la calle de San Francisco. En su lugar, recordamos una manzana de casas de dos pisos, muy antiguas. En la esquina de estas casas – exactamente donde hoy está “El Aguila” – tenía su librería don Luciano Gutiérrez, que era al mismo tiempo representante de los periódicos de Madrid.

El cuartel de la Guardia Civil se hallaba situado en una casa de la calle de Rubio, que todavía existe. Era sargento en aquellos tiempos don Ruperto Ortega, que luego fue jefe de la Guardia municipal, y padre del interventor del Banco de Santander, recientemente fallecido, don Eduardo Ortega. En la esquina de Rubio y Cervantes en vez de las casas actuales, había unas tejavanas que eran el cuartel general de las burreras que, por centenares, llegaban a

Santander desde los pueblos de la provincia Allí se vendía arena blanca para fregar los suelos y leche de burra.

En la calle de la Enseñanza detrás de la actual Casa de Socorro, y en un pabellón hediondo, estaba el Matadero. También se celebraba allí el mercado de la leña, de donde le vino el nombre popular a la plaza. La casa de Socorro funcionaba en la plaza de las Escuelas, en los locales que ocupan hoy los almacenes “San José”. Allí fue donde se hicieron las curas en la terrible noche del 3 de noviembre. El local era reducido y la instalación y material de los más rudimentario. El Ayuntamiento, todo el mundo sabe que se hallaba en la Plaza vieja. En frente había un café llamado Fornos, y a continuación la popular librería de don Marcos Linazasoro, autor del famoso “Panteón conmemorativo” de las víctimas de la explosión. Al “Panteón conmemorativo” pertenecen epitafios como éste, que han ganado justamente la celebridad:

*Aquí yace un desgraciado  
que murió sin decir ¡ay!  
Castillo, que estaba al lado  
huyó herido y aterrado  
¡descanse en paz Gurtubay!*

Todavía se alzaba en los terrenos que ocupa hoy el Sanatorio de Madraza la antigua plaza de toros. La calle de Gándara no estaba abierta y unos desmontes escarpados llegaban hasta la calle de Peña Herbosa.

Al Sardinero se iba en el tranvía de vapor de Gandarillas, arrastrado por unas locomotoras asmáticas. “La Sombrerera” de don Santos – despacho de billetes del Sardinero – y el hueco de la Ribera, le servían de temas diarios a Estrañi para sus “Pacotillas” de “La Voz”.

Si al Sardinero y a Campogiro se iba en tranvía de vapor, a los trayectos de la ciudad, llevaba el tranvía de mulas, y al Astillero y a Pedreña, por las aguas de la bahía, la líneas de los “Corconeras”, vaporcitos de tambores que salían del actual Club Marítimo, llamado entonces “Muelle de las Corconeras”.

El tranvía del Sardinero tenía sus depósitos de máquinas en unos cocheros que había en Lope de Vega, donde se alza hoy la “casa de los azulejos”.

En la esquina de Numancia y Burgos no existían las casas actuales. Había, en cambio, un bello jardín con un circo ecuestre, donde se daban bailes de sociedad. La juventud bailaba, además, en *El Polisón* y en *La Camelia*, y se ejercitaba en el arte teatral en el *Salón Talía*.

La casa de Acha tenía todavía soportales y en ellos estaba la célebre *Zanguina*, taberna de pescadores, inmortalizada por Pereda. Otras tabernas populares de aquellos días eran *El Dos de Mayo del Begoñés*, en la calle de Calderón; ¡*Quién lo diría!*, en la plazoleta de Méndez Núñez, y la de Pascual, en la última casa del Muelle – donde hoy está la cervecería – y que era el centro de los tripulantes de los trasatlánticos.

Donde hoy está el palacio del Banco Mercantil había una plazuela, con una casa de dos pisos, en la que tenía don Crispulo Ordóñez su botica y una tertulia política muy interesante. Enfrente, en el entresuelo, encima de Singer, estaba modestamente instalado el Banco de Santander; el Club de Regatas ocupaba el entresuelo de la casa del Suizo.

El Instituto se hallaba en el mismo solar que hoy ocupa, pero en el edificio del viejo convento de Santa Clara. Inmediato al Instituto, subsistía el mesón de Murillo, lleno de carros, mulos y trajinantes. El mesón desapareció para dar paso al actual edificio de la Academia Leza.

En la calle de las Animas, en el edificio que después fue Centro Obrero, funcionaba una logia masónica en la que figuraban personajes de campanillas. La Audiencia se hallaba en la calle de Castilla y fue destruida por el incendio que siguió a la explosión. Y también en la zona marítima, en medio de la explanada de Maliaño, había un cobertizo donde la Sociedad de Amigos de los Pobres tenía instalada una tienda asilo en que se daba rancho a los pobres. En los alrededores de este pabellón cayó una de las chimeneas del *Cabo Machichaco*, causando docenas de víctimas.

El teléfono urbano, explotado por una Compañía catalana, tenía su central en una casa del Puente, derruida cuando la reforma. En esa casa estaba también la confitería de Varona, y en su primer piso, la peluquería de Eufemio Linacero. El Palacio del Obispo ocupaba el edificio de la plaza de las Naranjas, en que se instalaron después las oficinas de Correos.

Se publicaban los siguientes periódicos:

*La Voz Montañesa*, establecido en la calle de San Francisco, frente a la iglesia. *El Atlántico*, en la plaza de la Media Luna, hoy de Gómez Oreña. *La Atalaya*, en la calle de Wad Ras. *El Correo de Cantabria*, en el Muelle, en la imprenta de Sotero Roiz. Y el decano de todos, *El Boletín de Comercio*, en la imprenta de don José María Martínez, en la calle de San Francisco.

*La Publicidad* y *El Aviso* eran de la tarde. Director y propietario de *El Aviso* era el popular y chispeante Telesforo Martínez, el hombre de más gracia de su tiempo.

De los periodistas actuales, estaban en activo Alejandro Nieto, que firmaba ya la sección de "Panorama" en *La Atalaya*, y José y Fernando Segura. No recordamos si actuaba también Jesús de Cospedal. En *La Voz Montañesa* trabajaba como redactor Roberto Castrovido, hoy gran periodista con residencia en Madrid.

Mucho más podría decirse del Santander del *Machichaco*, pero habría que llenar muchas cuartillas. Más que artículo de periódico, es tema para un libro o para una serie de artículos de revista.

PICK

### 43.- Mares de invierno

*La Voz de Cantabria 11 de noviembre de 1928*

Ya se quedó el mar con los suyos, con los de siempre. Por las mañanas, en el muelle, no nos saludan las voces eúskaras de los marineros de los balandros – pantalón blanco, jersey azul con grandes iniciales bordadas y chubasquero de amarillo brillante – en su lugar, el “mutil” del patache, acodado al recio muro de la dársena, baldea en el puro y auténtico estilo, echando al mar el balde amarrado a la sista e izándolo, henchido de agua turbia y helada, con un balanceo nervioso de péndulo. Desaparecieron todos los yates de nombre burlescos, sugeridos en las amanecidas de los clubs náuticos o entre broma del Tennis, el *Patacatre*, el *Alai* y el *Chova*; y se quedaron los pataches sucios, graves y serios, que llevan nombres virginales; el *Joven Alberto*, de Corme; el *Rosaura*, de la Puebla de Caramiñal y el *Dos Hermanas*, de Ribadeo. El Club Marítimo del Muelle, ascua de oro en las noches de estío; fanal encendido que alumbraba las aguas; caja sonora de risas y de voces, con su terraza grata a las damas que iban allí a abanicarse con la brisa, está ahora silencioso, mudo y negro, sin que ninguna vibración ni ninguna claridad recuerde que fue albergue de una juventud animosa, y que reyes, embajadores y potentados extranjeros dejaron sus ámbitos poblados de voces políglotas que la telegrafía sin hilos y el cable trasladaron oportunamente, a la fuerza de libras esterlinas, a las grandes metrópolis del orbe ...

Todo aquello pasó, y ahora el muelle de tablas y las aguas se encuentran solos con los de siempre. El N.O., que barre la zona marítima, comenta irónico este cambio. El “mutil” del patache, mientras baldea con los pies descalzos, amoratados por el frío, canta para entrar en calor una copla monótona del folk-lore gallego:

*La barca de Cambados,  
cargada de jurel ...*

En su garita de cemento, un carabinero adormilado se restrega los ojos para leer el periódico; boteros de Pedreña atracan al muelle ... El mar, como las

mujeres hermosas, se ve abandonado por los galanes de ocasión y se queda luego con los humildes amantes fieles, únicos capaces de un amor constante, a despecho de todas las mudanzas.

¡Y si que está bello el mar ahora! Da gozo salir por las mañanas, peinada la cabeza por el N.O., achubascado: abofeteados por el granizo: cegados por la cellisca y entumecidos por el frío, mar afuera, hasta dejar perdido tras unas negras puntas, el seno del puerto, a bailar el rigodón de honor a que invitan las olas ...

Viene el mar arbolado, plomizo y rugidor desde lejos. No es el mar añil en que los balandros erigen sus triángulos blancos, como torres y alfiles de un ajedrez, que juegan la marea y la brisa. No es la ola mansa que en la playa acaricia a las mujeres en “maillot”. Ahora el mar es una cosa seria, grave y profunda: mar de patache y mar de barcos negros que van como fantasmas, vertiendo por la herida abierta de la chimenea, la hemorragia negra y plomiza de su humo ...

¿Porqué huyen los “yachtmen” de estos mares de invierno? Para inculcar el amor al mar, esa terraza del Club Marítimo debiera estar abierta y poblada como lo está en las tardes frívolas del verano. Embarcaciones duras como las que tienen los ingleses, debieran martillar el abra con el martillo de sus proas. Y volver por la tarde los “yachtmen”, curtidos de salitre y amoratados por el frío, como este “mutil” del patache de Corme que canta en gallego mientras baldea la cubierta por las mañanas. Demasiado dura es la prueba, desde luego. Pero el amor del mar hay que ganarle así. A cambio de todo lo que da en belleza, exige estos ardidios rendimientos. Y habrá que pedirle perdón luego, cuando se vuelva a él, por estos abandonos invernales.

Ya lo dijo en bello versos José María Aguirre, que fue un romántico enamorado de los mares de invierno:

*Ya volverás al mar, yo te lo fío,  
demandando perdón, consuelo y calma  
cuando sientas la garra del hastío  
clavándote las uñas en el alma ...*

Un santanderino benemérito nos decía el verano pasado que había que quitar a los santanderinos el miedo al viento y a la lluvia. Por eso le parecía excelente la idea del “golf” en Pedreña, porque siendo ese deporte de todo tiempo, la gente se acostumbraría a la vida activa entre los rigores de la at-

mósfera. Y decía que si bello es el pueblo en verano, no menos bello es cuando la lluvia y el viento nos azotan. A este programa añadimos nosotros otro encanto no menos grande: el del mar arbolado y el de las olas de tormenta. ¿Conocéis la *Oda al viento del nordeste*, de Charles Kingsley, el poeta inglés? El N.E. es en Inglaterra el viento de las tempestades, el viento del invierno; es el Noroeste de nuestras costas. Kingsley se encara con él y dice:

“Welcome, wild North-easter, shame it is to see/  
Odes to every zaphyr/ never  
a verse to thee” (¡Salve, salvaje viento del Nordeste! – ¡qué vergüenza cantar – a los céfiros frívolos – mientras nadie se acuerda de ti ....!)

Tired we are of summer,/ tired of gaudy glare/  
showers soft and steaming/  
hot and breathless air”. (Cansados estamos del verano y de la luz radiosa; de los mansos aguaceros y del aire caliente e inmóvil)

Y acaba así:

“Come, and strong within us/ stir the Viking’s blood/  
bracing brain and sinew/  
blow, thou wind of God” (Ven y fortifícanos; agita en nuestras venas la sangre de los antepasados; endurecémos cerebro y músculos ¡Sopla, viento de Dios!) Así, en estas mañanas de N.O., ante el muelle desierto; ante los pataches inmóviles en la dársena; ante el canto del “mutil” gallego, y sobre la mar que viene arbolada, abriéndose en desgarraduras enormes, parafraseamos la poesía inglesa y decimos también, saludando al viento tempestuoso:

¡Sopla viento de Dios!

Sopla para endurecernos el cerebro y los músculos, para refrescar nuestra sangre, para hacer la raza marinera que necesita el puerto de mar. Que las brisas frívolas del verano agiten la hojarasca de los jardines. Para agitar las jarcias de los barcos y sorber el humo de las chimeneas. Santander te necesita a ti ¡Viento del N.O. viento de Dios, infunde un sentido dramático y grave a nuestra existencia demasiado frívola!

PICK

## 44.- El despertar de los marinos montañeses

*La Voz de Cantabria 17 de noviembre de 1928*

Región tan eminentemente náutica como la nuestra, que es desde hace siglos vivero de excelentes pilotos y capitanes de barco, no tenía apenas personalidad en la organización náutica española. Si los montañeses se distinguieron siempre por su exagerado individualismo, el marino más montañés que sus restantes paisanos, sin duda porque con la continua ausencia se exacerba su amor al terruño, es más individualista que ningún otro.

El marino montañés vivió aislado siempre. Primero en su barco, se acostumbró a la soledad. Luego, en tierra retraído y reconcentrado, vive solo para sus recuerdos. Generaciones de marinos se han sucedido en nuestra tierra, y de ellas han salido nombres insignes en la navegación. Sin embargo, ninguno de esos nombres fue aprovechado por sus compañeros para el servicio de la clase. Refractarios a la Asociación, permanecieron disgregados, mientras los marinos de toda España se organizaban. Así, cuando hubo que dar nombres para los altos Cuerpos consultivos, fueron marinos de otros puertos y de otras regiones los que se encargaron de representar a la clase náutica española. Como si en Santander, el ministerio del mar, no tuviese importancia; como si nuestros marinos, no representasen nada en el movimiento corporativo de la clase ...

Signo del despertar que, en todos los órdenes se observa en la Montaña, es el cambio de conducta de nuestros marinos. Al antiguo individualismo y aislamiento, sucedió la Asociación. Hace dos o tres años, el apostolado de un marino establecido desde hace tiempo fuera de su tierra, don Antonio Cuervas, determinó el primer movimiento de unión. La Asociación de Capitanes y Pilotos fundada por Cuervas, no solo no fue flor de un día, como juzgaron los pesimistas, sino que, robusteciéndose gradualmente, adquirió carácter de entidad oficial; y presidida por el prestigioso capitán de barco don Víctor Colina, gozaba de la consideración y del respeto de las autoridades y de las demás entidades de la localidad.

El hielo estaba roto; el aislamiento de los marinos había dado paso a una estrecha camaradería y unión. Tales sentimientos se afirman anualmente el

día de la fiesta de su Patrona, la Virgen del Carmen. Y como primer fruto de este nuevo estado de cosas, ha salido la idea de acudir, con el nombre de un marino montañés como bandera, a las elecciones para la Junta consultiva de Navegación. El nombre elegido es el de Víctor Colina, que tiene la confianza y la amistad de todos.

Antonio Cuervas, hombre de incesante batalla; existencia encendida continuamente por la hoguera de sus barbas rubias, dirige también este movimiento desde el risco astur en que fue a posarse su vuelo de gaviota, y nos escribe, después de mandarnos candidaturas, proclamadas y todo el material de combate propio del caso: “Es necesario hacer algo de campaña de prensa a favor de nuestra candidatura. Como Colina no va a pedirlo yo me decido a ello.

Nos estamos jugando el porvenir de la clase y el bienestar de nuestros hijos. Todo esto significa para nosotros el Montepío Marítimo Nacional único, y esto es lo que van a defender, con toda clase de garantías para nosotros, los capitanes Colina y Garrido”.

¡Si Pereda levantara la cabeza! ¡Marinos montañeses acudiendo a una elección y preocupándose del porvenir de sus hijos! Vivir para ver. La evolución llega a todo el Cuerpo social, aún a aquellas zonas más refractarias e impermeables. Sin darnos cuenta, hemos asistido a la desaparición del marino pintoresco, y nos encontramos con marinos del siglo XX, perfectamente capacitados para vivir en este siglo.

En la circular que acompaña a la carta de Cuervas, y que ha sido remitida a todos los asociados, se concretan las que hemos expuestos. *La candidatura integrada por los dignísimos compañeros Colina y Garrido – se dice – la avala el bloque formado por las Asociaciones de Capitanes y Pilotos, en el que figura nuestra ciudad, y que se ha formado para dar al traste, definitivamente, con las falsas representaciones que hasta la fecha tan solo fueron causa directa de nuestras desdichas.*

*No pretendemos hacer la apología de nuestros candidatos: Colina es un capitán suficientemente conocido en el Norte, y Garrido, no lo es menos en el Mediterráneo; ambos poseen un inmaculado historial y son completamente independientes. A ambos les inspira un sincero sentimiento de amor a nuestra sufrida clase, sentimiento que no dudamos cristalizará en positivos resultados, el día que su gestión en la Consultiva sea un hecho por el imperativo de nuestros votos.*

Ya era hora, decimos nosotros, que ese movimiento se produjera. La Montaña con su tradición de gloriosos navegantes, tiene un derecho indiscutible

a estar representada en el alto Cuerpo, que es como el Senado de la clase. Desde sus tumbas, a la orilla del mar, humedecidas constantemente por las olas, los viejos capitanes Mariano Lastra y el *Manchego*, Gorordo y Araluce, los Iglesias y San Emeterio, Jaureguizar y Cimiano, se regocijarán con el triunfo de Colina, si este triunfo se consigue, como todo parece indicar.

En cada aldea montañesa, un capitán de barco retirado, lee trémulo todos los días los periódicos que le hablan del mar y se le recuerdan. Es un censo largo que quisiéramos tener en la memoria, pero que solo recordamos en parte, Valentín Hontañón, en Noja; don Fernando Gutiérrez Cueto, que para los marinos sigue siendo don Fernando, en Cabezón de la Sal; Varela, en Suances; Abascal, en Villacarriedo; Joaquín de la Rosa, en Carriazo ... Hasta hace poco vivió también uno de los ejemplares más representativos de esta clase de hombres: don Adolfo Colmenero, retirado y muerto en Galizano. De haber vivido don Adolfo, hoy estaría a la cabeza de este movimiento, marchando delante de todos, con sus piernas trabadas por el reuma; con su corpachón, doblado sobre su bastón aldeano, dando ánimos a todos; con su lengua, diestra en maldecir, en cuatro o cinco idiomas ...

Pues bien; yo propongo, querido Cuervas, que el día del triunfo de Colina, que será el principio de la resurrección de la clase náutica montañesa, tú, con tus envidiables pulmones, toques llamada y tropa y convoques a todos estos veteranos dispersos. ¡Que vengan del fondo de sus aldeas a confraternizar con los que están aún en activo! Aquél día debe ser un día de fiesta de la Marina Mercante Montañesa, y deben celebrarle todos, los que navegaron sin protecciones y sin amparos e ilustraron sus nombres en las condiciones más adversas, y los que hoy, por suerte suya, nacidos en un tiempo mejor, están en condiciones de acreditar su fuerza llevando un representante suyo, santanderino neto y formado en barcos montañeses, a la Junta Consultiva de Navegación.

*Señas del sobre:*

A Antonio Cuervas, en Oviedo. Para que vea que atendemos su ruego y que hacemos sonar la campana de esta galera en que remamos.

PICK

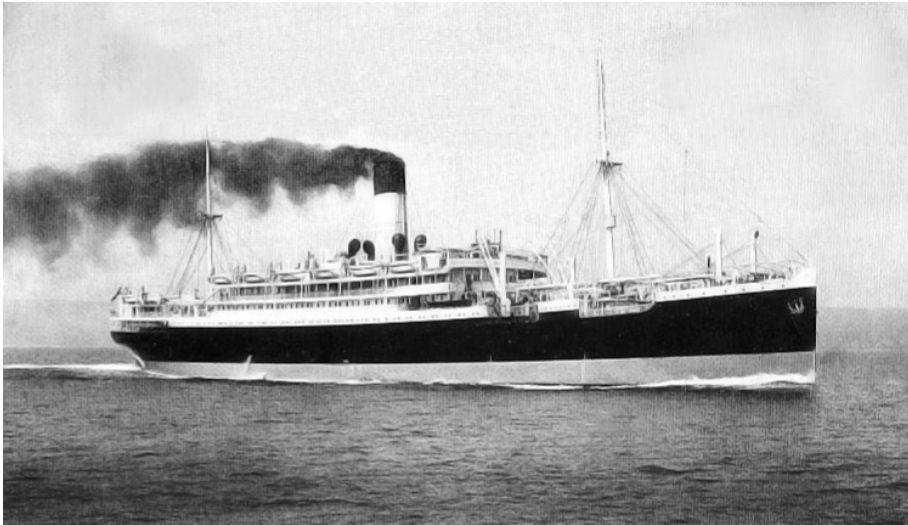
## 45.- S. O. S.

*La Voz de Cantabria 18 de noviembre de 1928*

Las tres letras fatídicas han roto como invisibles cohetes, una vez más, el horizonte negro de la noche marina. Todos los navegantes, al captarlas, se han descubierto y han rezado. S.O.S. tiene un significado de plegaria postrera, de oración de agonía. Porque quiere decir, en el lenguaje nuevo que se está elaborando con abreviaturas, por exigencias de la rapidísima vida moderna: “Señor, acoge nuestras almas”. Es el primer verso del salmo que los pueblos de raza inglesa recitan en las horas de angustia “save our souls”. Cuando se trató de hallar tres letras que pudiesen constituir la señal de peligros, los marinos ingleses, que tantas veces cantaron ese salmo cuando se juzgaban perdidos, cogieron las tres iniciales de las tres palabras. Y así quedó formada la señal telúrica que tantas vidas ha salvado y que tantas agonías ha bendecido desde que Marconi puso su invento prodigioso sobre las olas.

Cuentan los periódicos que cuando se recibieron las primeras noticias de la catástrofe del *Vestris*; cuando el primer S.O.S. llamaba con sus nudillos invisibles en las estaciones receptoras, como un herido desfallecido en los cristales de una puerta cerrada, la estación emisora de Londres suspendió su programa. Quiso que el silencio reinase en el misterioso mundo de las ondas, que ninguna corriente se cruzase con las nuevas posibles llamadas. Quiso dejar libre todo el vasto reino del aire para que los gritos, sin voces, de los naufragos llegasen sin una sola interferencia a los radioescuchas de los barcos. Fue un rasgo hermoso, digno de la solemnidad y del espanto del momento.

Y las llamadas, cada vez más angustiosas y apremiantes, seguían llegando. Un S.O.S. seguía a otro. En su cabina del *Vestris*, ya medio hundido, un adolescente, el radiotelegrafista Tullog Vercher, colgado a su aparato, seguía transmitiendo. El barco se abandonaba ya. El pasaje, alocado – pobre rebaño de mujeres y niños – llenaba de clamores los primeros botes que eran arriados al agua. Con la sobrecarga de aquel espanto, los botes sucumbieron. Cada uno trataba de salvarse, de buena o de mala manera. Sólo el muchacho telegrafista, clavado en su puesto, cerrado en su cabina como en una jaula,



*Vapor Vestris de la naviera Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Co.*

se hundía con el barco. Cuando ya fue imposible mandar un mensaje más, aprovechó el último para decir: *¡Adiós, amigos míos!* Y el silencio se hizo sobre su juventud heroica. Su último S.O.S., más que a la tierra, fue dirigido al cielo, pero ya sin abreviaturas, con toda la grandeza del verso del salmo desplegado:

“¡Save our souls!”  
(¡Salva nuestras almas!)

Con sobrada justicia dedica el “Daily Mail” uno de sus editoriales al sacrificio y al heroísmo de los muchachos de la radio. Son los héroes de la vida moderna. Son el equivalente de los antiguos artilleros que morían agarrados a la cureña del cañón. Estos mueren agarrados a la jaula eléctrica que aprisiona las ondas. Las van dando suelta, una a una, como quien suelta las palomas de un palomar, Y soltándolas mueren, sin que el instinto de conservación, espoleado por el espanto del momento, ponga un temblor cobarde en sus labios jóvenes. Como el muchacho del *Vestris* han muerto la mayor parte de los radiotelegrafistas en las grandes catástrofes.

¡S.O.S.! la llamada vibra en el aire marino, entre el fragor de la tormenta, y docenas de barcos – negros caparazones claudicantes – se estremecen

cuando la reciben. Es como una campanilla de viático que sonase en las olas. Y docenas de radiotelegrafistas entablan un diálogo mudo, a cientos de millas de distancia, con el compañero que se ahoga.

– *¡Valor! ¡Vamos a toda máquina en busca vuestra!* – dicen veinte o treinta mensajes generosos.

El moribundo grita:

– *¡Apresuraos, o llegaréis tarde!*

Nueva palabra alentadora:

– *¡Resistid una hora! ¡En una hora llegaremos a vuestras aguas!*

Y la voz final:

– *¡Imposible! ¡Nos hundimos! ¡Adiós ...!*

Es difícil inventar nada más patético ni valores más dramáticos. Si Shakespeare escribiese hoy, aprovecharía este heroísmo para sus tragedias. El diálogo, sin voces, sobre las aguas tormentosas; la elocuencia eléctrica, tronando en las nubes como en un púlpito, bien vale todo el horror medieval de “Macbeth” y toda la grandeza clásica de “Julio Cesar”. El drama moderno podría titularse “S.O.S.” En esas tres letras caben todas las sugerencias del heroísmo actual.

## 46.- Relato de naufragios

*La Voz de Cantabria 21 de noviembre de 1928*

Estas amplias informaciones de la prensa inglesa sobre el dramático naufragio del *Vestris* y otras desgracias del mar, pueden leerse con el interés de la más emocionante novela de aventuras. Así, al menos, las estamos leyendo nosotros.

Cuenta uno de los supervivientes, Frank W. Puppe, ingeniero electricista, que viajaba con su esposa y una hija de corta edad:

*Al salir de mi camarote a las once de la mañana del lunes, vi que se estaban arriando los botes al agua. Reinaba gran confusión y los tripulantes daban muestras de una gran falta de pericia. Coloqué a mi esposa y a la niña en un bote-salvavidas y traté de entrar yo también; pero me lo impidió el capitán, que gritaba desde el puente alto:*

*– ¡Ese hombre, fuera! ¡Que no entre ningún hombre en el bote!*

Separado de su esposa y de su niña, Mr. Puppe pudo entrar después en otro de los botes que se echaban al mar. Estaba sobrecargado. El agua entraba por las costuras de madera, mal calafateada; y, al hacerse de noche, carecían de bengalas y cohetes para hacer señales, pues las que se hallaban en el bote estaban húmedas e inútiles. Tampoco tenían agua para beber. Durante dieciséis horas sufrieron el martirio horrible de la sed, agudizado por la angustia y por el tormento moral. El agua que había en los barriles, y que debía ser agua potable, era agua salada. Esto da idea del descuido y del desprecio con que se miraba la seguridad de los pasajeros.

Mister Puppe se salvó. Pero su esposa y su niña, embarcadas en uno de los primeros botes, perecieron. Todos los niños que navegaban a bordo del *Vestris* se ahogaron. Y con ellos se ahogaron la mayor parte de las mujeres.

A nosotros se nos ocurre que esta hecatombe de seres inocentes se debe, en parte, a ese anacrónico concepto que se tiene de la valentía en los dramas del mar. ¿A qué separar a las mujeres de sus esposos y a los padres de sus niños? A la moral ya quebrantada de los hombres, se une el estrago de la separación en momentos en que todas las criaturas desean estar juntas para apoyarse

unas en otras o para morir o salvarse juntas. Y ¿qué se logra, en cambio? En un barco bien organizado, todos los botes han de arriarse con pequeños intervalos. A no ser en caso de abordaje o hundimiento rápido, y este no era el caso del *Vestris*, todos los botes pueden ser lanzados al agua. ¿A qué, pues, ese ¡las mujeres y los niños primero! Que supone la separación de las familias? ¿Qué se gana con que un bote cargado de mujeres esté en el agua unos minutos antes que los restantes botes? ¿Supone ello la más leve probabilidad de salvación? Todo lo contrario. Un bote cargado exclusivamente de mujeres y niños, sin hombres que contribuyan a levantar su moral, es un bote condenado fatalmente a la destrucción y a la catástrofe.

Los pocos tripulantes que traten de regirlo han de sentirse descorazonados por el coro de llantos y de gritos. Pocos de estos botes se salvan, como ha podido verse en el caso del *Vestris*. Y además, se resta moral a los demás botes en los que van los hombres solos que, al ser separados de los seres queridos e ignorar la suerte que puedan correr, sienten aumentarse su espanto y pierden todas las características varoniles tan necesarias en tales trances.

¿Porqué se perdieron todos los botes en que iban mujeres y niños exclusivamente? Nosotros llamamos la atención de los hombres de mar sobre este hecho significativo. Si en los botes hubieran ido los maridos con sus mujeres y los niños con sus padres, como es lo racional, muchos de los botes hundidos se hubieran salvado. Por lo menos se hubiera evitado el tormento moral a muchos de los que morían o se salvaban.

El ¡las mujeres y los niños primero!, es un grito caballeresco de la antigua navegación en que, a menudo, los buques no disponían de embarcaciones suficientes para todos los pasajeros. Había, por lo tanto, una parte del equipaje y del pasaje condenada irremisiblemente a perecer. Pero ahora no es el mismo caso. Todo el barco que lleve pasaje ha de llevar, reglamentariamente, el número de embarcaciones auxiliares para acomodar a todos los que vayan a bordo. Repetir ese grito en la mayor parte de los naufragios del día, es tanto como empeñarse, en caso de incendio, en arrojar las mujeres y los niños por las ventanas. La desgraciada experiencia del *Vestris* lo ha demostrado.

Siniestro drama este de las costas inglesas. La tormenta última, ese huracán inaudito de que no pueden formarse idea los que no hayan pasado un invierno en los mares del Norte, las barrió. El viento soplaba – dicen los periódicos – a una velocidad de sesenta millas por hora. Se levantaban olas enormes, de veinte pies de altura.

Los habitantes de esa costa, veteranos de la incesante y épica guerra con el mar, hacían guardia en las escolleras, barridas por el viento, por si su concurso era necesario. En cada uno de esos pueblos minúsculos hay una lancha de salvamento, con una tripulación de voluntarios, pronta a salir. Miles de vidas de marinos de todas las naciones se han salvado así.

En Rye Harbour, pobre pueblo pesquero del Canal Inglés – un San Vicente de la Barquera sin un solo día claro, sin un rayo de sol – las atalayas vieron en la noche unas bengalas trágicas que se encendían y que morían en la mar. Era la señal de angustia, el S.O.S. luminoso, de un barco que se hundía en la costa. A la hora de advertida la señal, el bote salvavidas estaba ya en el agua. Diecisiete hombres, padres de familia casi todos, entraron en él. Desde la costa – dice un testigo – veíamos las olas levantarle y hundirle. De pronto, el bote se hundió para no volver a levantarse. El silencioso heroísmo de los hombres de la costa había costado diecisiete vidas más. El martirologio del mar se alargaba con nuevos nombres de mártires.

Pero lo hermoso no es sólo el heroísmo de los que dan sus vidas por las vidas de los demás. Es el estoicismo de sus familias, su sumisión heroica a la Fatalidad. El pueblo es tan pequeño que, como dice un redactor del “Daily Mail” que ha estado allí, casi toda la población masculina de Rye Harbour ha desaparecido con esos diecisiete hombres – *was robbed of almost its male population* – . El valor de las mujeres, viudas de los náufragos es admirable. Al día siguiente de la tragedia, todos los niños que se habían quedado sin padre fueron como de costumbre a la escuela.

Había ojos enrojecidos de llorar y caras trágicas; pero corazones valerosos que decían con elocuencia muda:

– *¡Nuestros padres, nuestros maridos, han cumplido con su deber!*

Y los niños, por su parte, parecían decir:

– *¡Nosotros haremos lo mismo mañana!*

¡Inglaterra heroica, nación marinera que es decir inmortal! ¡El mar que se lleva tus hijos te devuelve sus almas para que tu historia no se rompa y para que los versos de tu poeta Rudyard Kipling suenen heroicos, por los siglos de los siglos, entre el bramido de las olas!

## 47.- Un día de Santiago, en Santa Elena

*La Voz de Cantabria 24 de noviembre de 1928*

Día de Santiago, Patrón de España, en Santa Elena, la isla del Atlántico Ecuatorial. Año de 190... ¿de mil novecientos qué? La memoria, rebelde, apunta varias cifras finales para fijar el año. Lo mismo da. Lo cierto es que ese día de Santiago marca un momento de nuestra juventud, lo que quiere decir que se trata de una fecha lejana.

Y sin embargo, hoy, todo el detalle de aquel día se ha coloreado de repente y se ha dibujado en nuestra conciencia como las sustancias orgánicas en descomposición se colorean y precisan en el frasco de un bacteriólogo. Un periódico que leíamos con desgana nos ha hecho retroceder en la vida veintitantos años en un vuelo. Vuelo que no tiene que envidiar al de Lindbergh nada. Cruzar a saltos la historia hacia adelante o hacia atrás, recordar o presentir, es ejercicio de una aviación a que los hombres se entregaban ya antes de que hubiera pájaros mecánicos. San Pablo, por ejemplo, voló más y mejor que los actuales saltadores de mares. El pensamiento tuvo alas antes de que bramases los motores.

Día de Santiago en Santa Elena...

El periódico que leemos nos dice que Mussolini, el "duce" italiano, trata de incorporar el peñón siniestro al acerbo histórico de Italia. ¿Porqué? Mussolini, celoso como un "condottiero" enamorado, recaba para el exclusivo orgullo de su pueblo, todo lo que tiene grandeza histórica. Sería capaz de declarar la guerra a quien le probase que Cristóbal Colón no fue italiano, y por ello hemos de celebrar que el pintoresco concurso de "A B C", para demostrar que don Cristóbal fue de Pontevedra o Badajoz, haya fracasado. Y no bastándole Colón, tiende la red cesárea a otras zonas de pesca de la Historia. La red le ha llevado la gloria corsa de Bonaparte: Napoleón fue también italiano, nacido en Corcega, isla de los mares de Italia, de una familia de clara ascendencia toscana. Los Buonaparte, aunque afrancesaron luego el apellido, toscanos fueron por la estirpe y corsos, es decir, italianos del mar, por la cuna. El César Mussolini tiene pues razón.

Pero hombre de un asombroso dinamismo – alguien ha dicho de él que es una tempestad disciplinada – el Jerarca italiano no se contenta con una reivindicación platónica. Se duele del olvido en que tiene Inglaterra la roca-mazmorra en que agonizó su insigne cautivo. Hasta oídos de Mussolini llegó la nueva de que la granja de Longwood en que murió el Corso está convertida en un establo. ¡El odio sobreviviendo a la vida! Mussolini ha hecho ya pública su intención. En esa isla ha de alzar Italia un monumento gigantesco, un faro enorme que alumbre las desiertas aguas; pondrá a Buonaparte en pie, revestido de materia eterna, sosteniendo sobre sus hombros la lámpara inextinguible de su gloria. Esta gloria italiana alumbrará los rumbos del Mar Tenebroso que otro italiano surcó antes que nadie. Así planea Mussolini la conquista espiritual del mundo, más efectiva que la conquista de las armas.

Día de Santiago, del año mil novecientos tantos ... Llevábamos cuarenta días de mar, en viaje de Río de Janeiro a España. El barco, un hermoso barco velero, hacía florecer cada alba sus velas – durante cuarenta albas consecutivas – en mares de diferentes tonos. ¡Una magnolia blanca que se abría en un distinto macetero azul! Cuando supimos que recalaríamos en Santa Elena, dimos por bien sufridos todos nuestros trabajos. Fuera de todas las rutas de turismo y de todas las rutas comerciales. ¿qué peregrino de la tierra puede ufanarse de haber estado allí? Llegar a New York es relativamente fácil; el Japón novelesco no es inaccesible, ni mucho menos; hasta el mismo Centro de África puede irse en líneas de turismo. Pero a Santa Elena, ¿cómo se va? A quinientas leguas de la costa más próxima, ella, con la Asunción y Tristán de Acunha, constituye la única flora de piedra en la soledad de las aguas. No la corta ninguna derrota de vapor; ningún servicio regular la encadena con el Continente y mucho menos aquel paisaje de infierno – rocas peladas sin vegetación, baterías amenazándonos, caserío miserable – nos atraía y nos asustaba. Al desembarcar en Jamestown nos ofreció una sola calle, de casas coloniales, subiendo la rampa áspera hacia el interior. Media docena de establecimientos: el “Post Office” y una tienda de “Chemint” (Farmacia), regularmente surtida de flores cordiales y dos o tres almacenes de abarrotes. Un sucio y pobre “King Edward Bar” (Bar del Rey Eduardo) y una iglesia centenaria, en cuya nave, en unas lápidas de mármol, están grabados los nombres de los oficiales y soldados de la guarnición, muertos allí. Son dos o tres centenares de nombres ingleses.

Al castillo West Rock se sube por una escalera de setecientos peldaños hechos a pico, en la roca viva. En el castillo asistimos a un baile que daba la

guarnición inglesa. ¡Era un placer supremo bailar en la alta peña, con lejanías de mar en los cuatro puntos cardinales! Diez o doce damitas inglesas, esposas o hijas de oficiales, formaban el único elemento blanco, femenino. La población se componía exclusivamente de negros y de familias de soldados. El recuerdo de Napoleón lo sugieren solo las colecciones de postales y los retratos y alegorías en porcelana que se venden en las míseras tiendas. Y la casa de Longwood, aún en pie, y el sepulcro excavado el 8 de mayo de 1821, bajo un sauce, cerca de un arroyo, en el llamado Valle del Geranio. Describir aquello nos llevaría a escribir otra crónica. Solo diremos que Mussolini tiene razón. Inglaterra no ha sabido mostrarse digna del recuerdo histórico que le confió el mundo. Santa Elena sigue siendo una cárcel en vez de un monumento del género humano.

PICK

## 48.- Von Scheer, el hombre que sostuvo el mar contra los ingleses

*La Voz de Cantabria 28 de noviembre de 1928*

A fines de 1915, el Mando en jefe de la flota alemana, pasaba de las manos del almirante Ingenohl a las del vicealmirante Von Scheer. Esa ráfaga de juventud e intrepidez se inyectaba en el Mando. El nuevo jefe había nacido en 1863; entrado en la Marina a los dieciséis años y alcanzado en 1909 la jefatura del Estado Mayor de la flota de alta mar. En 1910 ascendía a contralmirante; a vicealmirante a fines de 1913. Cuando la guerra europea se declaraba, mandaba uno de los destacamentos de escuadra. Un tratadista naval francés dice de él que era un jefe valeroso, reflexivo, con grandes cualidades de organización y de mando. Desde que sucedió al fracasado Ingenohl, no fue aventurado suponer que la guerra en el mar iba a revestir distintos aspectos. En efecto ...

Tras de los meses indispensables para la reorganización, el 31 de mayo de 1916 toda la escuadra alemana acantonada en el Jade, se hacía a la mar con rumbo Norte.

Von Scheer arbolaba su insignia en el acorazado *Freidrich Der Groose*. El almirante Von Hipper mandaba la vanguardia de cruceros de combate y arbolaba su insignia en el *Lützow*. Era la primera vez desde la declaración de la guerra que la escuadra alemana salía a la mar. Los ingleses habían esperado ansiosamente ese momento. Y como no llegaba, hablaban despectivamente de ir a sacar el ratón de su madriguera. Y he



*Almirante Reinhard Von Scheer.*

aquí que, de pronto, en aquella buena mañana la audacia de Von Scheer les proporciona la ocasión buscada. El ratón deja su agujero voluntariamente. Ya está la escuadra en el mar, es decir, a merced de los ingleses.

Cuando Jellicoe lo sabe, iza en las drizas de su barco almirante el *Iron-Duke*, esta orden orgullosa: *Acordáos del glorioso primero de junio; vengad a la Bélgica*. El 1 de junio que Jellicoe recordaba era el 1 de junio de 1794, en que la armada inglesa alcanzó una de sus grandes victorias, mandada por lord Howe. En realidad, el encuentro había sido casual. Una y otra escuadra habían salido de sus bases, sin sospechar que pudiesen coincidir sus salidas. Lord Jellicoe, en su libro "The Grand Fleet", dice que la salida de sus buques, el 30 de mayo, tuvo por único objeto realizar uno de sus periódicos cruceros por el Mar del Norte. Por su parte, Von Scheer pensaba llegar hasta el Shagen Rat y permanecer todo el día y la noche siguiente sobre la costa de Jutlandia, dando caza a los navíos del comercio.

Lo cierto es, que las dos enormes fuerzas vitales se vieron frente a frente por primera vez a las 2-20 de la tarde. Fue el *Galatea*, crucero explorador de la vanguardia inglesa de combate, el que vio "dos barcos, al parecer enemigos", con las máquinas paradas, al costado de un barco neutral.

A las 2-35, el mismo *Galatea* señalaba una gran columna de humo, como de una escuadra, en dirección E.N.E. Eran las escuadras de cruceros alemana e inglesa; Von Hipper y Beatty, que estaban en contacto. Las grandes masas, con los generalísimos Scheer y Jellicoe, llegaban detrás.

La superioridad material inglesa era incontestable. Un millón setecientas treinta y nueve mil toneladas, con 60.000 hombres combatientes se oponían por Inglaterra a las 737.300 toneladas y 36.000 hombres, de Von Scheer.

Von Scheer había madurado su plan para la eventualidad de un combate: Von Hipper, con sus cinco cruceros, debía retirarse sobre el grueso de su flota para atraer al destacamento adversario, bajo la gruesa artillería de los acorazados tipo "Konig". Pero el desarrollo de la primera fase del combate frustró este plan. Los cinco cruceros alemanes se mostraron desde el principio tan superiores a los seis ingleses que éstos tuvieron que batirse en retirada. Beatty había pensado interponerse entre el enemigo y sus bases para cortarle la retirada. Pero tuvo que atender a su salvación.

A las 3-48, dice Jellicoe, la acción se entabla entre los cruceros a una distancia de 16.500 yardas. El fuego alemán fue desde el principio rápido y seguro. El *Lyon* fue alcanzado dos veces, en tres minutos y el *Tiger* y el *Princess Royal*, recibieron también varios blancos.

Cerca de las cuatro de la tarde vuela una torre del *Indefatigable*; se incendia uno de sus pañoles y el hermoso crucero desaparece. Mientras tanto, en el espacio comprendido entre las dos escuadras, se producía un choque de torpederos, pródigo en actos de heroísmo por ambas partes, pero sin resultado positivo.

Momentos después ocurre el hundimiento de otro crucero inglés, el *Queen Mary*. De los seis cruceros de Beatty, dos se habían hundido y el jefe de la vanguardia inglesa debió batirse en retirada. Los papeles se habían cambiado.

Desde las cuatro de la tarde fueron entrando en liza las distintas escuadras que componían la Gran Flota. También se batía ya la Escuadra de Alta Mar, con Von Scheer a la cabeza.

No vamos a referir, fase por fase, esta homérica lucha que duró hasta ponerse el sol. Los ingleses perdieron dos de sus almirantes, Hood y Arbuthnot. Nuevas unidades se les fueron al fondo del mar: el *Defence*, el *Warrior*, el *Black Prince* y el *Invencible* ...

Jellicoe confiesa que al hacerse de noche suspendió el combate: *La posibilidad de un combate de noche entre grandes buques – dice – la evité. No quería exponerme a un ataque de destroyers. Para este combate nos faltaban reflectores adecuados. Además, tal combate habría que librarle a una corta distancia y su decisión dependería de la suerte en los primeros momentos. La gran eficiencia de los reflectores alemanes, el mayor número de tubos-torpedos de que estaban dotados sus buques y su superioridad en destroyers, darían a los alemanes la ventaja en tal acción ...*

Al amanecer del día 1 de junio, Von Scheer, desde el puente desmantelado del *Friederich*, pudo extender su vista sobre el mar y lo halló libre de enemigos. Era el primer almirante que desde los tiempos de Nelson había afrontado durante todo un día el poder de la escuadra inglesa entera y que conservaba su pabellón flotando sobre el mar. Para cerciorarse de su suerte inaudita, envió un zeppelin a explorar el horizonte. El zeppelin volvió diciendo que solo se descubrían doce buques ingleses a gran distancia.

Entonces lanzó Alemania su orgulloso comunicado que tanta impresión produjo en el mundo.

Los ingleses perdieron en este combate, el más sangriento de las guerras navales, tres cruceros acorazados, tres cruceros y ocho cruceros ligeros y destroyers. En total 114.600 toneladas; 6.014 muertos y 674 heridos. Entre los muertos figuraban, como hemos dicho, dos almirantes.

Los alemanes perdieron: un crucero de batalla, un acorazado, cuatro cruceros ligeros y cinco destroyers. En total 60.970 toneladas y 1.981 muertos.

\* \* \*



*Weimar, entierro del almirante Von Scheer. Bundesarchiv Bild.*

Ahora acaba de morir en Berlín Von Scheer, el almirante que sostuvo el mar durante un día, contra todo el poder marítimo de Inglaterra. A modo de oración fúnebre hemos querido recordar su hazaña, sobre la cual han caído ya las nieblas y las lluvias de doce inviernos ...

PICK

## 49.- La pesca dramática

*La Voz de Cantabria 29 de noviembre de 1928*

Enrique G. Camino, el virtuoso de la pesca a caña, nos dijo alguna vez que le acompañábamos, riberas del Pas arriba – hacia Carandia o hacia Vargas – para gozar con el espectáculo de su pesca:

*– No puede usted hacerse idea de la emoción de este deporte. Es como si estuviera tomando el pulso al río. De pronto, el agua late con un latido, con una pulsación eléctrica. La pulsación sube por el largo sedal, como una chispa por un alambre y llega a la caña. De la caña pasa a nuestro puño, donde la sentimos. ¡Es que el río nos ha dado una descarga! Un salmón está preso en nuestro anzuelo, en los remolinos de las peñas. Se siente una sensación de vida aprisionada. ¡Qué momento dramático! La formidable vitalidad del inteligentísimo pez se rebela y vende cara y duramente su vida.. ¡Cómo lucha! ¡Usted lo ha visto ahora! Hay que darle carrete, soltar mucha cuerda, dejarle que huya y que se canse. Luego, aprovecharse de sus desmayos para irle atrayendo. El “tirón”, más que un acto brutal que sería contraproducente, pues mientras el salmón está en el río la fuerza es suya, ha de ser un ejercicio de diplomacia ... A la orilla hay que traer la pieza “toreada”, como se torea un miura furioso. Luego, cuando pende de nuestra caña y pesa en ella, es el momento de la emoción sin nombre ...*

*– ¿Más emoción, por ejemplo, que al matar un oso? – nos atrevemos a preguntar.*

*– Son emociones de distinto género; pero quizás sea más viva, más punzante ésta ...*

Cuando nos hablaba Enrique Camino, ignoraba otro género de pesca en que la emoción se supera tanto que no hay deporte ni ejercicio alguno de la vida que pueda comparársele. Nos referimos a la pesca de hombres en aeroplano. La noticia, anunciada así, parece una invención humorística. Uno de esos recreos estivales, como el trineo del mar o el waterpolo, que inventan los muchachos de los clubs marítimos. Pero no es nada frívolo, sino lo más dramático que ha podido imaginar el hombre. En la sección telefónica de La Voz de Cantabria de ayer se dijo muy serio.

En este temporal terrible que está asolando tantas costas, un vapor italiano, el *Salando*, naufraga a la vista de un pueblo de Holanda. El momento es terrible. El mar y el viento tienen tal fuerza, que los naturales del país, gente habituada a jugarse la vida en el mar muchas veces todos los inviernos, comprenden la imposibilidad del esfuerzo. Sería inútil toda tentativa para pretender por el mar el salvamento de los náufragos.

Entonces ellos quieren salvarse por su cuenta. Arrían al agua sus balleneras y las tripulan. Sobre la rompiente los frágiles esquifes saltan en saltos espantosos, levantando y hundiendo su carga humana. Desde las escolleras, el pueblo, imposibilitado de intervenir, contempla, mudo de espanto, la tremenda lucha. Las balleneras se van acercando a tierra penosamente. Pero ya cerca de la meta, el oleaje les da vuelta. Luego sus ocupantes reaparecen en la superficie – puntos negros en las espumas, moscas en un tarro de hirviendo leche –. Tratan de ganar la tierra a nado; pero el empeño es imposible. Los miles de personas que ven el drama piden a gritos a las autoridades un remedio que no está en mano humana prestar.

Pero las autoridades han tenido una idea. Si no se puede salvar a los náufragos con embarcaciones, se tratará de salvarlos dese el aire con aeroplanos. Y en el aire se elevan algunos intrépidos aviadores. Vuelan sobre las aguas de la rompiente y bajan su vuelo hasta casi rozarlas. Los náufragos, que nadan fatigosamente, alzan hacia ellos los brazos en gestos de agonía. Y entonces empieza la pesca, la pesca emocionante que no pudo imaginar nunca Enrique Camino, cuyo fino espíritu siente como una descarga eléctrica el coletazo del salmón trabado en la caña. Empieza la pesca de los náufragos de las espumas por los hombres de los aeroplanos. Para ello emplean cuerdas como los pescadores de los ríos. Los desdichados se asen a ellas. Una vez trabados hay que subirlos, operación mucho más dramática y más dificultosa que la subida del salmón al borde del río. Tan difícil es la operación, que el primer ensayo – ese trágico ensayo con los náufragos del *Salando* – todas las piezas se perdieron. Los infelices que cogían las cuerdas tenían que soltarlas y desaparecían. Calcúlese la decepción de un pescador cuando un pez se le va. Era una decepción deportiva de amor propio, un fracaso profesional. Multiplíquese ese sentimiento por mil y se tendrá lo que sintieron los pescadores de hombres cada vez que una vida que creían salvada se les iba.

Es todo el interés dramático de la pesca, fabulosamente aumentado. Para llegar a esa multiplicación ha habido que intervenir el concepto de la pesca y del pescador. En la pesca corriente coger una pieza es matarla. Ello hace que

el triunfo del hombre sea un triunfo en cierto modo triste, porque triste es el ministerio de la muerte, aunque se ejerza sobre seres irracionales.

En cambio, esta suprema pesca de vidas humanas, ¡cómo debe exaltar los sentimientos nobles de quienes la practican! ¡Qué júbilo y qué orgullo comparables al de los que sientes que una vida tiembla en la punta de un “cabo” y que esa vida es una vida como la suya y que se salvará por su esfuerzo!

El primer ensayo de esta pesca generosa es recientísimo, de hace unos días. Pero la idea es tan vieja como la iconografía cristiana. Hay una estampa que los años han decolorado en nuestra casa: la de la Virgen del Carmen flotando en una nube sobre el mar de llamas del Purgatorio. En el rojo oleaje de este mar, sobrenadan, con los brazos alzados e implorantes, pobres pescadores. La Virgen, desde el aeroplano de nubes, les tiende el anzuelo de un escapulario. Es la misma idea llevada a la práctica por los pescadores holandeses.

PICK

## 50- El porvenir de nuestro puerto

*La Voz de Cantabria 3 de enero de 1929*

El correo nos trae hoy una carta que reaviva en nosotros un viejo recuerdo. La carta dice así:

*Santander, 1-1-1929.*

*Señor don José del Río*

*Muy señor mío: Repetidas veces he leído en La Voz de Cantabria sus artículos sobre el porvenir de Santander y su puerto, y como usted creo que, más que en el veraneo hay que fijarse en el puerto magnífico que tenemos para esperar días mejores para este noble pueblo. Pensando en esto, no puedo menos de acudir a usted para recordar a todas las Corporaciones oficiales el magno proyecto del señor Huidobro y Cuesta, "Una base naval secundaria en el Cantábrico", publicado en el año 16, y que desde entonces yace en el olvido.*

*¿No sería esta la ocasión para volverse a ocupar de este asunto? Ahora que el señor ministro de Marina se ocupa tanto del resurgimiento de nuestra Armada, ¿no sería oportuno hacer un nuevo estudio del puerto, para nosotros tan importante?*

*A su clara inteligencia y grandes conocimientos de la materia de que se trata fiamos este asunto, seguros de que lo ha de tratar con el interés que siempre ha demostrado usted para todo lo que representa progreso y engrandecimiento de nuestro puerto.*

*Nosotros no podemos hacer nada; somos unos amantes de nuestra bahía, y nada más.*

*Perdone la molestia y gracias mil por la atención que nos ha prestado. Sin más, se despiden de usted.- DOS BUENOS SANTANDERINOS.*

Por deferencia a nuestros amables comunicantes, y porque efectivamente tienen razón, vamos a complacerles. Efectivamente, con este asunto de la

base naval ocurre lo que con otras muchas cosas. Interesan un momento, se discuten con exaltación en la mesa del café y luego se olvidan. Santander pudiera llamarse el pueblo de los proyectos olvidados. Y seguramente en el olvido de muchos de esos proyectos está el secreto de nuestra decadencia. Mientras nuestros vecinos persiguen obstinadamente las finalidades que se proponen, nosotros dejamos que el tiempo vaya cayendo sobre todo, y con el tiempo la desilusión y la desconfianza.

Y este proyecto del señor Huidobro es de los que valen la pena de desenterrarse. La carta con que encabezamos este artículo, nos ha hecho releer papeles y documentos de aquella época. En 1916, cuando el señor Huidobro lanzó su idea al público, la justificaba de este modo:

*No existe en todo el litoral Cantábrico ningún puerto útil, actualmente, a nuestra Marina de guerra; de modo que si hallándonos en estas condiciones la Fatalidad nos llevara algún día a la lucha, no quedaría otro remedio que servirse de Ferrol, situado aproximadamente a trescientas quince millas de Bidasoa. No habría otro puerto de retirada ni de aprovisionamiento; por consiguiente, los buques tendrían que ir forzosamente allá después de cada operación, pie forzado que traería aparejadas dificultades enormes ...*

*Si observamos un mapa en que se representen las costas de España, Francia e Inglaterra, notaremos que por lo que a nosotros se refiere, el punto estratégico más importante en toda esta gran zona es la Isla de Ouessant, situada al Oeste de la Bretaña y próxima al puerto militar de Brest. Ouessant es el punto de recalada de toda la navegación de la costa septentrional de España, al Canal de la Mancha, y viceversa. Por Ouessant vendrá probablemente nuestro enemigo, puesto que al Norte de Ouessant están situadas todas las bases navales europeas (prescindimos en absoluto del Mediterráneo), exceptuando Brest, Lorient y la Gironde, y estas tres suponen muy poco con relación a las restantes. De modo que nosotros tenemos que fijarnos principalmente en este importantísimo punto, que, es como la puerta por donde Europa ingresa en nuestro mar, y debemos situar nuestra base en el lugar más próximo a éste del ingreso para desde allí vigilar el acceso e impedirle, del mismo modo que el portero se coloca en la entrada de la casa, para vigilar y reconocer al que llega, y negarle o franquearle el paso.*

*De aquí, y teniendo en cuenta que nuestra costa sigue aproximadamente la dirección de los paralelos, deduciremos la primera condición que debe cumplir la base naval, como sigue:*

*La base secundaria del Cantábrico debe situarse en el Meridiano de la Isla de Ouessant. Este punto se halla inmediato a Ribadesella unas cincuenta millas al Oeste de Santander.*

*Pero si nuestra base ha de proteger toda la costa, será condición indispensable que todos los puntos de ésta se hallen más próximos a ella que a la base francesa, condición que formularíamos del siguiente modo:*

*La distancia de nuestra base al Bidasoa no deberá ser mayor que la distancia del Bidasoa a la desembocadura del al Gironda. Si medimos desde la frontera hacia el Oeste, las ciento treinta y seis millas de distancia que separan los dos últimos puntos citados, llegaremos muy próximos al puerto de Llanes (Asturias).*

*Pero hay otra condición conveniente que la radiografía y la navegación submarina han elevado a la condición de indispensable y consiste en disponer la base de modo que los buques no puedan ser vistos directamente desde el mar ...*

El señor Huidobro, siguiendo su luminoso razonamiento, sienta otra conclusión:

*La base habrá de establecerse en un puerto natural y dice:*

*Admitiendo esta serie de razonamientos, el problema queda absolutamente determinado y sólo tiene una solución: Santander. Nuestro puerto natural, única gran bahía del Cantábrico, capaz para buques de gran tonelaje, próximo a la meridiana de Ouessant, más cerca del Bidasoa que la desembocadura de la Gironda, es el puerto donde mejor puede instalarse la base secundaria, entendiéndose por tal, no una instalación para torpederos y sumergibles, sino para todo los tipos de buques, de grande y pequeño tonelaje.*

El lector a quien interesen los problemas vitales de su tierra, agradecerá que refresquemos su memoria exhumando estos textos antiguos y empolvados. No han perdido tales razones, ni su eficacia como pruebas, ni su utilidad como problema palpitante, La condición de nuestra costa y el centro geográfico de las grandes operaciones navales posibles, siguen siendo las mismas que en 1916. El proyecto del señor Huidobro puede desempolvarse por lo tanto en estos momentos, en la seguridad de que no habrá que corregir en él una sola línea. Y nosotros, como nuestros comunicantes, pensamos que pocas ocasiones tan favorables como ésta para la realización de este ideal. En el ministerio de Marina está un jefe ilustre, especializado en el mando de los sumergibles, y que ha de sentir por este Arma el natural cariño de quien es un convencido de su eficiencia. Y en el ministerio del Ejército, también interesado en todos

los problemas de la defensa nacional, se halla un montañés ilustre, el general don Julio Ardanaz, que por amor a la Montaña y a la Justicia, en este ocasión en que el servicio de una y otra son compatibles, había de apoyar resueltamente la realización de este proyecto.

¿Qué falta, por lo tanto? Seguramente un movimiento de los elementos directores de Santander para encauzar las gestiones que necesariamente han de iniciarse. Y, sobre todo, un estado público de opinión favorable al proyecto. Ningún gran ideal se realiza si no ha cuajado antes en la conciencia popular. Y eso es lo que pedimos: que el pueblo se entere, para que sus aspiraciones puedan llegar a los Poderes públicos. Nosotros, como piden los dos firmantes de la carta, ponemos nuestra pluma al servicio de esa idea. Poco es, pero no podemos otra cosa. Que cada uno ponga lo que pueda, y este ideal y otros más difíciles, serían realizables.

PICK

## 51.- La vieja y la nueva aduana

*La Voz de Cantabria 22 de enero de 1929*

Con la adjudicación por subasta pública de las obras de construcción de la nueva Aduana, Santander ve realizado uno de los viejos ideales que se tenían por inasequibles. Asombra pensar las dificultades que aquí encontramos para empeños que otros pueblos resuelven sencillamente, sin darlos demasiada importancia. Uno de estos empeños era la Aduana nueva; otro, el Hospital y otro, la Cárcel. Para resolver el problema del Hospital tuvo que intervenir, de la forma espléndida y generosa que todos saben, el señor marqués de Valdecilla. Sino, tenemos Hospital viejo para rato. Lo de la Cárcel no lleva camino de resolverse, a pesar de que el proyecto está tramitado oficialmente. Probablemente, han de pasar todavía algunos años antes de que desaparezca ese padrón de vergüenza que es el antihigiénico y feo edificio de Santa María Egipcíaca. Y la Aduana nueva va a construirse, gracias, principalmente, al esfuerzo y a la férrea voluntad “de todo un hombre”. Para resolver esos tres problemas urbanos, ha sido necesario medio siglo de ardientes campañas locales.

Los que ya vamos envejeciendo en el periodismo, hicimos nuestras primeras armas escaramuceando sobre esos temas. Cientos de artículos y de informaciones llevamos escritos sobre “la nueva Cárcel”, “la nueva Aduana” o “el nuevo Hospital”. Y antes de nosotros, otras generaciones de periodistas habían envejecido y habían muerto en las mismas batallas. Ello da idea del lento ritmo que ha presidido el caminar de Santander. Para conseguir alzar tres edificios ha sido preciso gastar mas tinta que para construir un ferrocarril, un puerto o que para rehacer una ciudad de arriba a abajo, edificándola de nuevo sobre la parte demolida.

Pero, en fin, estamos ya cerca del final y debemos congratularnos. Habrá un Hospital nuevo y maravilloso, habrá una nueva Aduana y, forzando un poco el optimismo, podemos esperar que habrá también nueva Cárcel. Santander habrá aventado tres pesadillas de su historia. Y los periodistas habrán perdido un tema de explotación fácil, cuando “no había de qué hablar”.

La Aduana que ahora va a jubilarse data de aquél espléndido final del siglo XVIII, en que Santander acomete la obra de su urbanización en gran escala. Si aquél ímpetu no se hubiera roto por la guerra de la Independencia, y luego por las interminables guerras civiles, el pueblo sería hoy doble de lo que es. Para contener y albergar una gran población, proyectaban calles y plazas aquellos antepasados nuestros a quienes había inculcado su espíritu progresivo y reformador aquel inolvidable Carlos III, el rey mejor que ha tenido España.

La Aduana se construyó entonces en el sitio adecuado. Frente a la dársena del puerto, en esa ribera que era una especie de península, cuya punta lamía y circundaba el mar. Las mercancías iban directamente desde las pinazas y bergantines a los almacenes de la suntuosa edificación de piedra.

La Aduana era muy suficiente para el movimiento mercantil de entonces. Véase cuál fue dicho movimiento en el año 1793, que se puede tomar como tipo y como punto de referencia. Durante ese año entraron en nuestro puerto las siguientes embarcaciones, extranjeras y nacionales:

Españolas, de Marina Real, 3; de Marina mercante, 696; francesas, 71; inglesas, 26; portuguesas, 5; holandesas, 16; americanas, 17; hamburguesas, 3; y danziskesas, 1. Total 743.

Salieron ese año para América, setenta y ocho buques, con géneros y frutos de Europa, cuyo valor ascendía a 29.166.567 reales.

Y entraron de las mismas procedencias, buques que importaron por valor de 42.689.853.

El año anterior había producido la Aduana 8.745.205 reales y 17 maravedises. El Derecho de Avería del Real Consulado produjo en el mismo año, 665.262 reales y 10 maravedises, deduciéndose por esta cifra que el valor de lo importado y exportado por mar había sido de 133.052.510 reales.

La vieja Aduana, en el siglo y cuarto que lleva vividos, ha llenado de oficios más altos que el de albergar mercaderías; albergó también reyes. El 20 de julio de 1861 llegaron a Santander Su Majestad doña Isabel II, su esposo don Francisco de Asís, el príncipe de Asturias don Alfonso y las infantas doña Isabel, doña Concepción y doña Pilar. Entre otros actos a que asistieron, merece destacarse la inauguración de la plaza de Velarde, la antigua dársena del puerto, que acababa de ser terraplenada. Otro detalle histórico: aquella vez fue la primera que reales personas se bañaron en el Sardinero.

El alojamiento lo tenían dispuesto en el edificio de la Aduana. Para amueblarle y disponerle convenientemente, la ciudad hizo un supremo esfuerzo.

Dos vecinos, don José y don Antonio Vázquez, fueron comisionados a París y de allí trajeron muebles riquísimos y todo lo necesario en aquellos días para el “confort”. Se gastaron grandes sumas y la ciudad hizo un buen papel. Los reyes y sus augustos hijos estuvieron en el edificio de la Aduana hasta el 31 de agosto.

Años después, en 1872, y en este mismo mes de mayo, la Aduana vuelve a convertirse en morada regia. Quien nos visita entonces es don Amadeo de Saboya. Por cierto que el insigne Pérez Galdós hace notar en el toma de los “Episodios Nacionales” referente a este reinado, que las habitaciones de la Aduana destinadas al rey hubieron de ser pintadas con tanta prisa “que don Amadeo pasó una noche de perros, apestando del insufrible olor de pintura y al amanecer abrió los balcones buscando aire respirable. Para solucionar el conflicto, don Juan Pombo ofreció un bonito palacete en el Sardinero y a él se trasladó don Amadeo en el mismo día”.

Pero si el edificio adquiría importancia como albergue de reyes y como asiento del Gobierno civil, los servicios de la Aduana para los cuales fue creado, se hacían cada vez con una mayor dificultad. El centro de gravedad del puerto se había ido desplazando en el transcurso del siglo. La zona de Maliaño, distante de la vieja dársena, era ahora el centro comercial. Las mercaderías tenían que sufrir un costoso arrastre para llegar hasta la Aduana, cada vez más alejada del agua por los sucesivos rellenos. El espectáculo de las cajas enormes, rodadas y volteadas en el trozo de acera más concurrido de Santander, con riesgo constante de los transeúntes, era un motivo de continua queja que hacía inaplazable la construcción de una nueva Aduana.

Sin embargo, los años pasaron sin que nada se decidiese. Fue necesario que don Juan J. Ruano ocupase la subsecretaría del ministerio de Hacienda para que el proyecto se estudiase seriamente. Gracias al interés del señor Ruano se hizo el proyecto de reforma del antiguo edificio Aduana para elevarle un piso. Y como complemento de esta reforma, se echaron las bases para la construcción de una Aduana nueva en la zona marítima.

Mudanzas políticas no permitieron al señor Ruano coronar su proyecto. Pero lo dejó preparado para que un hombre de firme voluntad lo realizara. Y este hombre fue nuestro admirado don Manuel Prieto Lavín. Al ocupar la presidencia de la Cámara de Comercio, en sus primeras manifestaciones, anunció su propósito firme de construir la Aduana. En nuestras colecciones está el relato de todo lo que el señor Prieto trabajó hasta conseguir la formación de la primera Junta. Justo es también, dedicar un elogio al digno delegado de

Hacienda, señor Mendoza, que tanto interés ha puesto en la solución de este pleito. Y a los Bancos locales, que ofrecieron y prestaron su valiosa cooperación, haciendo así realizable la idea.

Adjudicada la subasta de las obras, la nueva Aduana va a construirse en un extenso solar de la calle de Antonio López, que cuando revierta la concesión de los almacenes de la zona marítima, ocupará la primera línea frente al mar. Sitio céntrico y matemático, de la zona más fabril y marítima del pueblo, que ha de extenderse necesariamente hacia el Oeste, en dirección a Nueva Montaña y al canal de Raos.

Santander está de enhorabuena. Dos de sus viejas incógnitas se han despejado: el Hospital y la Aduana. Vamos a ponernos ahora todos de acuerdo para despejar, también, esa otra incógnita de la Cárcel.

PICK

## 52.- Mitos populares, el tío Carando

*La Voz de Cantabria 6 de febrero de 1929*  
*El Diario Vasco.- San Sebastián.- 8 de mayo 1929*

Por desgracia, en España no se ha hecho todavía una compilación del folk-lore del mar. Siendo como somos una nación de un vasto litoral, regado por tres mares y con una vida marítima intensa, hemos vivido siempre la vida de tierra adentro, más impresionados por el dramatismo de los campos y de los montes, que por la interrogante, a cada nueva aurora renovada, del misterio marino. Lo más hondo, lo eterno de la literatura española, “El Quijote” y “La Celestina”, son libros de tierras pardas y de caminos españoles. En esos libros inmortales no se describe el mar ni hay apenas alusiones a su existencia, y eso que Cervantes le había conocido y en sus movibles ondas le ocurrió el más dramático y trascendental episodio de su carrera.

Y desde Cervantes hasta acá, ha pasado lo mismo, con contadísimas excepciones. Se puede definir al español diciendo que es un hombre que no siente el mar, así como el inglés colocado en medio de la llanura manchega, conservará su aire de mar; un español sobre el puente de un barco, tiene no sé qué de hombre de tierra, de instinto sedentario, que no destruyen nunca completamente ni el hábito ni la profesión.

A esta causa de raza obedece sin duda el fenómeno literario que antes señalábamos y que se manifiesta, entre otros aspectos, en la inexistencia de un folk-lore de cosas de mar.

Por la literatura inglesa pasa como un soplo fresco del Océano el encanto tosco de los “nautical-chanties”. Son canciones de mar que cantaron en sus audaces correrías los bucaneros y filibusteros del mar de las Antillas y del mar del Sur. La colección de cantos a propósito del Drake, tiene casi la misma riqueza temática que nuestro “Poema del Cid”. A esos cantos heroicos, adaptados a los ritmos del mar, siguen los cantos de los “clippers” comerciales de Indias y de China, en los siglos XVIII y XIX. Cantos de boga, cantos de cabrestante, cantos de ancla, cantos de serviola ... Cada maniobra a bordo tiene su

ritmo y su balada. Los marineros las entonan para ayudarse en el trabajo. Así, los cantos de cabrestantes, son unas melopeas monótonas y tristes que repiten como un jadeo el estribillo alentador. Leyendo estas letrillas se ve a los marineros doblados sobre los espeques en la dura brega de bestias de tiro. Cada canto nos revela el carácter del esfuerzo a cuyo éxito coadyuvaba. Los cantos de serviola son ligeros y alegres y están poblados de las imágenes fugaces de los puertos y costas entrevistados a distancia. Hay luego la canción triunfal de los marineros en el muelle, las letrillas de amor y borrachera. Ese magnífico tesoro poético en cuya creación no ha intervenido ningún literato, ha sido la mina de que novelistas y poetas sacaron luego sus tesoros. Desde Walter Scott hasta Jack London.

Aunque no en cantidad como los ingleses, España tiene muestras interesantes del folk-lore marítimo. También en los veleros españoles se cantó el amor y el trabajo en coplas curiosísimas, cuyo eco lejano llegó vagamente hasta nuestra generación. Pero todo ha desaparecido por falta de recopiladores dotados del espíritu crítico. Volvemos a repetir que los temas del mar se han considerado siempre en España como secundarios. Por eso no fijaron su atención en ellos nuestros eruditos.

El folk-lore marítimo español no se reduce a coplas y a romances. Forman parte importantísima de él las supersticiones, las leyendas y los cuentos o relatos del “rancho”. Quizás ésta sea la parte más característica. En esos relatos figura siempre como protagonista un personaje que llegó a adquirir fuerza de mito: el tío Carando.

Los cuentos del tío Carando han alegrado el ocio de las guardias francas en los barcos de vela durante todo un siglo. También llegaron a los “ranchos” de los vapores y nosotros los oímos en ellos. Pero puede decirse que hoy están olvidados. La nueva generación de marineros de gabardina y zapato de moda, no pierde el tiempo en esas cosas. En los actuales barcos de turbinas y motonaves, no queda uno solo de los marineros del viejo estilo. El tío Carando se murió y su cadáver fue arrojado al agua.

Era este héroe de la miscelánea popular, un tipo esencialmente cómico. Los marineros representaban en él al nauta improvisado que, metido en un barco, lo hace todo al revés. El tío Carando, a pesar de su torpeza, llega a contramaestre y a patrón. Manda las maniobras en camelo puro. Cada cuento, y el número de estos cuentos es infinito, le atribuye un disparate de gracia ingenua. Tanta vida llegó a tener este mito, que en algunos veleros, para solemnizar el paso de la Línea, el capitán hacía entrega del mando por unos

momentos al más torpe de la tripulación. Durante un cuarto de hora, poco más o menos, la encarnación del tío Carando mandaba desde el puente unas órdenes disparatadas. Y el capitán y los oficiales, sentados en la toldilla, reían la farsa y la gente la reían también, en un simulacro de ejecutar la absurda maniobra.

Todo acabó, como decimos. Del tío Carando y de sus cuentos, no saben nada los marinos actuales, como tampoco saben de los cantos de ancla y de leva, de boga y de puerto, que cantaron también los marinos viejos. Nadie se ha ocupado de recopilarlos como en Inglaterra. Y así, cuando muera el último marino viejo, el último veterano de cabeza blanca, una página interesantísima de nuestra navegación se habrá borrado. Y como un pueblo sin folk-lore es casi un pueblo sin historia, España dará la sensación de que ha carecido de historia naval. O de tradición, que es la forma popular de la historia, y sino más veraz, más expresiva, por lo menos , y más amable.

PICK

## 53.- Puertochico

*La Voz de Cantabria 16 de febrero de 1929*

Todas las mañanas el buen *Puertochico*, pescador como sus abuelos, se levanta antes de la amanecida, coge bajo el brazo la cesta con tapa de hule en que va el “compañó” del día; sobre ella, dobla la ropa de aguas y se va mar-



*Almotacén de Puertochico.*

tillando la acera de Molnedo con sus gruesos “choclos” o sus botas de agua, camino de la motora o de la lanchilla en que se ha de pasar el día pescando. Al cruzar frente a la Almotacenía, unas cuantas mujeres descalzas que van y vienen en continuo ajeteo y que están comidas por la sombra, aún espesa, le salen al paso:

- ¡Puertochico! ¿Cómo dejas a la Indalencia?
- ¡Mejor que yo, porque está en la cama! ¡Qué peste de tiempo!
- ¡Es que dijo la Curra que si la tenías con anginas!
- ¡Las ganas! ¡Me “paece” que saltó ya el “gallego”!
- Y que lo digas. En la “Comendancia” han puesto el farol. ¿No saldréis?
- ¡Veremos!

Y *Puertochico* sigue Molnedo abajo, mientras las mujeres quedan arrastrando cajas de pescado sobre el asfalto húmedo. Los cajones, que rezuman humedad, huelen a pino fresco. Su sacrificio como árboles debe de ser reciente. Tienen unos rabos de cuerdas – lo que les asemeja a unas ratas blancas – y por ese rabo tiran de ellos las mujeres y les llevan hacia la ratonera del carro. El carro, es uno de los viejos carros de caballos. A fuerza de conducir pescado y de esperar al borde del muelle, tiene un aire de lancha con ruedas. El carretero bosteza junto al caballo cubierto de helada y de gotas de lluvia como de una coraza brillante. De vez en cuando, sacude su sueño con un grito monótono:

- ¡Dar más avío, que ya sale el sol ...!

En ese carro va a los trenes la pesca fresca llegada durante la noche. Va a Madrid, a Valladolid, para que los cocineros de los restaurantes y los grandes hoteles, que sólo han visto el mar en las triconomías de “Blanco y Negro”, se luzcan y le pongan esos nombres absurdos de lengua francesa que deslumbran al comensal poco avezado.

El buen *Puertochico* sabe todo eso y siente cierta ira sorda ante la profanación de su diario esfuerzo. ¡*Salir a la mar todos los días para que luego el pescado se lo lleven gentes de tierra adentro!* Pero luego reflexiona que, gracias a eso, el pescado se paga bien y en su casa, aún en los inviernos crudos, no se sufre hambre. A poco bocarte que caiga; a poca sardina que se dé ...

Antes de llegar a la tablas del muelle, entra en la taberna – las últimas tabernas santanderinas que se defienden valerosamente contra el bar – y allí toma un “chiquito”. Otros marineros forman grupo allí y comentan, como todos los días, el estado del tiempo:

- La “Comendancia” anuncia viento ...
- Viento y algo más. Hoy habrá “marejote”.

En efecto, la Comandancia muestra como un ojo sangriento, un ojo que se acaba de vaciar de una pedrada, el farol rojo que augura tempestades. Pero *Puertochico* sabe que, a pesar de eso, saldrá a la mar.

– *Por lo menos a ver* – dice – *Si “pega” mucho nos volvemos.*

A la altura de la calle de Castelar, las casas suntuosas, casas de gran vía o de boulevard madrileño, con sus moles de cemento, parecen protestar del ruido. La casa de la esquina, con el ceño malhumorado, le dice al barrio pescador:

– *No suenes tanto tus botazas. Anda con más tiento. Mira que los señores están dormidos y que les puedes despertar.*

*Puertochico*, que siempre fue pueblo, lo mismo cuando votaba a don Luis Martínez que cuando se sentía federal con “Pepillo” y con “Elofredo”, siente subírsele a la boca todo su poso democrático y contesta colérico:

– *¿Los señores? Todo el día tienen para dormir. ¡A ver si quieres que andemos en puntillas! ¡La calle se hizo para los que trabajan!*

Y *Puertochico* entonces, fundido con su barrio, comido por la claridad imprecisa, esa claridad hecha a base de restos de tinieblas y de indicios de luz, claridad que no es de noche ni es de día, pero que es húmeda, lechosa y escurridiza como un “lumiaco”, cuando ya el día asoma, *Puertochico*, el viejo pescador, se ha desvanecido. ¿Es que salió al mar con su lanchilla? ¿Es que ha quedado un poco repartido en cada embarcación, en cada casa, en cada sillar de la escollera, en cada garita de carabinero?

El cronista no tiene preferencia por ninguna hipótesis: se limita a consignar el hecho.

En todos los puertos, el barrio pescador, la dársena o el “dock” en que se desembarca y se manipula el pescado, está en la parte vieja de la urbe, entre el dédalo de callejuelas que se enroscan y se muerden como serpientes en una caja, a la sombra de una roca en que se alzó una iglesia o un castillo. La ciudad nueva, la de los palacios y los grandes paseos, la de los “dockes” comerciales a que atracan los grandes trasatlánticos, está muy lejos. Es como una dama a quien ofende el olor a pescado. Para llegar al barrio marineró en otros puertos, hay que andar muchas calles y preguntar a muchos guardias.

En Santander no. Providencialmente, aquí la dársena de *Puertochico* está empotrada en el trozo más rico y ya más suntuoso de la ciudad. Para ir al Sardineiro, hay que cruzarle; apenas se pone pie en el Muelle, es lo primero que se ve. Es una feliz casualidad, porque no se ha buscado deliberadamente; más bien, no se pudo evitar; una feliz casualidad que da a todo el pueblo un carácter inconfundible de cosa única en toda la costa.

Si en toda la línea de los muelles no hubiese más que grúas eléctricas, panzas de trasatlánticos, que son las panzas del burgués de mar, y balandros y gasolineras, la línea de los muelles tendría una monotonía geométrica que quitaría al puerto todo su carácter. Hemos visto muchos grandes puertos, inexpresivos por dar demasiado sentido demasiado geométrico a todos sus contornos. En cambio Santander, con su anacrónico e insospechado Puertochico como prolongación de los jardines académicos del Muelle, tiene la importancia de un dialecto entre la uniformidad gramatical de un idioma. Oler al mismo tiempo a sardinas y a rosas; llevar los cestos de pescado sobre el asfalto de los automóviles, es tener personalidad. Una vez un alcalde amigo nuestro dijo, que era preciso acabar con esta amalgama. Nosotros sentimos ganas de ahogarle. No lo hicimos porque era muy amigo.

Puertochico tiene sus horas, todas llenas de sabor local y todas bellas; pero unas más bellas que las otras. Por ejemplo, la media tarde, cuando el sol como un coche que ha perdido sus frenos, baja patinando por la carretera celeste. Entonces una luz única, que es caldo de oro, pone en las aguas profundas del puerto un esmalte metálico. Entonces, desde los huecos de las casas suntuosas se ve el cuadro de magia que no ven los vecinos de las casas suntuosas de ningún puerto. En el estuche de la dársena estallan los colores chillones de las chimeneas de los barcos; las chimeneas anaranjadas y amarillas, las chimeneas verdes y rojas ... Los veleros viejos, que ya solo se hallan en estas dársenas, alzan la gracia de sus palos, perfumados y bruñidos con sal de mar. En la gran rampa, las motoras y las lanchillas que acaban de llegar, desocupan su vientre, que en las olas se dio un hartazgo de plata palpitante. Las sirenas se quejan con un quejido humano; corren las mujeres, con los capachos llenos, hacia la Almotacenía; las gaviotas, grandes deportistas del aire marino, empiezan por jugar a los aeroplanos y acaban por jugar a los cisnes. Y el agua quieta, parece que quiere también jugar a los estanques para engañar al forastero ...

A Puertochico no le había cantado nadie, porque nació cuando Pereda, ya cansado, se sentaba pensativo al borde de su tumba. No le había pintado nadie tampoco. Tellaeché, que lo hubiera hecho, vive en Bilbao encastillado en un nacionalismo hermético. Solo pinta en vascuence. Hasta que fue Gerardo Alvear, y sentado sobre un montón de redes, copió el sentido pintoresco y dramático de la dársena.

Es el cuadro que reproducimos y que figura en la notable exposición recién inaugurada del Ateneo.



*La dársena de Puertochico*

*Cuadro de Gerardo Alvear, probablemente adquirido por un particular.*

No es el Puertochico luminoso de cromatismos detonantes y de muchedumbres abigarradas. Lo ha cogido un poco en la hora malva y en la hora silenciosa. Por eso es más dramático que pintoresco: unos pataches, que son la melancolía de las olas; unas lanchillas pesqueras, y la escollera, barrida por el viento, al fondo. Esas cuatro cosas bastan para hacer un hermoso cuadro. Como a Santander le basta esa dársena para tener una personalidad que no pueden dar las grúas eléctricas. Liverpooles hay muchos. Pero para tener Puertochicos hay que tener poso de siglos, hay que tener el Fuero de las cuatro villas de la costa. Y este fuero no se despacha hoy en las taquillas de los Bancos.

## 54.- Los Bajamareros

*La Voz de Cantabria 22 de febrero de 1929*

*La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 15 de abril de 1929*

*Bajamarero* es una voz que no ha recogido la Academia, y no la ha recogido porque no existe. Que sepamos nosotros, en castellano no se llama de ninguna manera a los hombres y mujeres que viven de la bajamar de los puertos; es decir, de la explotación de los trozos del fondo que las bajamares dejan libres. Y nosotros, para suplir tal falta, hemos improvisado nuestra voz, que responde a las mismas leyes que han servido para la formación de otros nombres de oficio. Si se dice *minero* al que vive del trabajo de la mina y *jardinero* al que cultiva el jardín, *bajamarero* o sea hombre que vive del trabajo en la bajamar, no estará mal dicho. Pero si acaso lo estuviera, conste que pronto estamos a retirar tal voz de uso y a hacer penitencia pública por nuestra ignorancia.

Puede decírse nos que existe el sustantivo *marisquero*, del verbo *mariscar*, o sea coger mariscos, y que este sustantivo y este verbo son aplicables a los trabajos de bajamar. Pero a esto diremos nosotros que *marisquero* y *mariscar* son voces de valor limitado, puesto que solo se refieren a uno de los oficios que en las bajamares se practican. Coger mariscos es un arte, pero no el todo. En las bajamares de nuestro puerto hay muchos medios de ganarse la vida, como verá a continuación el curioso lector.

La explotación de la arena del *sable* es un oficio nuevo que surgió cuando la Comandancia de Marina prohibió la extracción de arenas de las playas. Antes, los carros iban a la Magdalena o la playa de Castañeda y a despecho de todos los reglamentos, cargaban allí. También se sacaba arena de la escollera de Maliaño. Era, por lo tanto, el proveer de arena a las obras del término municipal, oficio de carreteros. Muchas veces habrá visto el lector la procesión de carros tirados por bueyes que bajaban del Sardinero hacia las obras de la ciudad. Pero cuando la Comandancia de Marina prohibió sacar arena de las playas próximas, hubo que pensar en el *sable*. A cada bajamar, millones de toneladas métricas de arena fina, tostada y brillante como polvo de oro, que-

dan al descubierto frente a la ciudad, en unos arenales interminables que van desde Punta Rabiosa, frente a la Magdalena, a la costa de Somo y el arenal de negra historia de Las Quebrantas.

De ese sable podría salir arena bastante para surtir las obras del Mundo. El problema quedó pues, reducido a cambiar los medios de transporte: el barco fue sustituido por la barca. También cambió el oficio: el carretero sustituyó al hombre de mar. Pero la arena siguió llegando a Santander en mayores cantidades que nunca. Hoy la carga de arena en los barcos y su conducción a través de la bahía, constituye un oficio en que se ganan muy bien la vida unas cuantas docenas de personas. Es decir, eso de muy bien quizás sea excesivo. Los *bajamareros* de que hablamos se ganan la vida con un penoso esfuerzo: metidos en el agua hasta las rodillas, trabajando en la intemperie del arenal, soportando celliscas, vientos fríos: toda la lira de las penalidades ...

En las bajamares de la mañana, la extraña flotilla de anchas y chatas barcas, impulsadas por velas enormes, acosta el cantil de Punta Rabiosa, acercándose al arenal todo lo posible. Se fondean con unos arpeos, y para salvar el foso de agua, tienden entre la barca y la arena la frágil y ondulante pasarela de un largo tablón medio sumergido en el mar.

Luego la tripulación se divide: unos con palas cargan la arena en los carretillos que, por la pasarela improvisada, conducen otros. Al peso de la carga, la tabla, flexible como goma, cede y se hunde en el mar. Los que llevan los carretillos, con los pies desnudos hasta más arriba de la rodilla, se meten en el mar también. Y así las horas van pasando en la brega dura, tolerable cuando el tiempo es benigno; bárbara y fiera, cuando llueve y cuando un Nordeste fino afeita el arenal y amorata la piel de los hombres.

Cuando la barca está cargada, al cabo de dos o tres horas de rudo trabajo, se levanta el arpeo y se iza la enorme vela de color de tierra. Para poner las barcas en franquía, es todavía preciso el esfuerzo muscular del patrón, actuando sobre una larga pértiga. Luego las velas, hinchadas por la brisa, traen lentamente la arena a Santander. A veces navegan juntas cinco o seis barcas, flotilla melancólica que pone en el júbilo de la bahía empavesada, sus harapos remendados y deslucidos por el oleaje y por los vientos.

La gente que desde la línea de muelles o desde el pretil de la barandilla de la Avenida de la Reina Victoria las ve voltejeando penosamente, no comprende el esfuerzo que esas viejas barcos significan. La lucha diaria y heroica contra el arenal, para arrancarle su tesoro, es desconocida. Luego en Puertochico, la arena es desembarcada en una rampa. Allí la recogen carros y camiones y

va a las obras. Con la arena de los sables del puerto se hace la argamasa que traba los sillares de Santander. Todas las obras que hoy se alzan, tienen un cimiento de arenas marinas. Una vez más vuelve la bahía a ser fundamento de la urbe. El símbolo sigue teniendo vida.

Los *bajamareros* de la arena proceden, principalmente, de ese curioso barrio de las Presas, mitad huerta y mitad marisma, cuyos vecinos conservan vigorosa la tradición del remo que acaba de encallecer las manos que encalleció también la azada. Gente anfibia y dura, que vive la mitad del día en el agua y la otra mitad en el campo en las faenas de la yerba. Cuando se trató de ir a sacar arena del sable, ellos tripularon las primeras barcas.

Se enrolan en un régimen de camaradería, muy parecido al de los pescadores. Cobran a 3,50 pesetas el metro cúbico de arena, puesto en el muelle. Y las utilidades las reparten por igual, asignando una parte para la barca. Pueden ganar a la semana unos catorce o dieciséis duros. Cada barca llevará aproximadamente unos cinco hombres, en muchos casos todos de la misma familia, o cuando no de la misma barriada. Con los de Las Presas alterna en el trabajo de estas barcas gente del Astillero.

De día en día, la flotilla se aumenta; pero el arenal es inagotable. Cuando el sol le hiere, tiene un lomo húmedo un brillo de reto. Parece que la arena se ría a carcajadas y dice a los hombres descalzos que la atacan con las palas y los carretillos:

*— ¡No podéis conmigo! Yo soy la serpiente que ve renacer los miembros que se la amputan. Cortad por donde queráis; meted vuestras herramientas hasta el mango; llenadme de hoyos y de heridas. Una pleamar basta para curarme. A la nueva marea ya me veréis intacto y virgen como si nunca me hubieseis profanado ...*

El arenal tiene razón. Y sus enemigos también. No es que quieran matarle. Al arenal le necesitan vivo e inagotable como es, para ganar el pan diario. A los sables interiores del puerto manda Pedreña en las bajamares sus mujeres y sus niños a marisquear. Es otra especie de *bajamareros*.

Muchas mañanas, con la primera luz del día, les hemos visto hundidos hasta la cintura en el légamo de la marisma. Pasma ver como criaturas que por su sexo y por su edad han de ser débiles; pueden resistir tan atroces pruebas. Desde la línea de los muelles se los ve como puntos negros apenas perceptibles. Los carabineros, sumidos en sus garitas y arropados en sus capotes, tiritan de frío. Y allí enfrente, sobre el sable lejano, muchachas y rapaces, sumido medio cuerpo en el agua, aguantan en el otro medio la lluvia torren-

cial y el helado N.O. Recogen la mísera cosecha de los arenales: muergos, cámbaros, peces de arena que la bajamar dejó en seco, pulpos, verigüetos ... Estas mujeres y estos niños, así adiestrados son unos remeros formidables. Acaso los únicos remeros que quedan en el puerto.

Las barquías, impulsadas por la boga de estas mujeres, se ríen de las embarcaciones de motor. Y la bahía tiene, cuando ellas la surcan, calidad de bahía de hace cincuenta años. No todo ha de ser mecánico ni nuevo.

Quedan otros *bajamareros*: los que van por percebes a las peñas en las bajamares equinocciales. Ese es el ejercicio más peligroso: muchas veces el mar cobra su tributo de vidas. Quedan también los que rastrean objetos que la bahía guarda. De las bajamares del puerto vive una intrépida legión de hijos del trabajo.

Las entrañas fecundas del mar, al quedar desnudas, roto el velo del agua, se ofrecen al apetito de los necesitados. Y estos las clavan bien el diente. La hora de la comida la regula el paso de la Luna por el Meridiano, y viene anunciada en los libritos de mareas.

PICK

## 55.- La margen Sur

*La Voz de Cantabria 8 de marzo de 1929*

*La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 31 de mayo de 1929*

Los corrillos de los cafés se han animado unos momentos. Ha dejado de hablarse de don Agustín y don Homobono – pongamos nombres de valor local merecedores de comentario – y los periódicos, con las fotos del futuro campo de Golf de Pedreña, van de mano en mano, entre aplausos y entre denuestos. Enseguida surgen los *aliadófilos* y los *germanófilos*; es decir, los dos irreconciliables bandos en que se dividirá siempre todo pueblo pequeño de España, trátese de lo que se trate:

- ¡Yo digo que es una gran idea y que traerá mucho dinero!
- ¡Pamplinas! ¡Será un nuevo Hipódromo!
- ¡Usted es un pesimista!
- ¡Y usted un cándido!
- ¡Orden, señores! ¡Parece mentira siendo amigos ...!
- ¡Yo sé muy bien lo que me digo!
- ¡Y yo también!

De pronto, la paz que el camarero no ha podido imponer, pese a su diplomacia, se hace por sí solo: en el corro del *pocker* alguien ha hecho una escala de color. Como es natural, las espadas se envainan y por unos momentos todos quedan pendientes del juego.

¿Quién de los dos teorizantes del café tiene razón? ¿El optimista o el pesimista? Vamos a suponer que ninguno; pero hay, sin embargo, una opinión que no se manifiesta a gritos y que, a nuestro juicio, representa la verdadera posición de la ciudad.

En el asunto del campo de Golf, lo menos interesante para esta opinión es el golf mismo. Vengan muchos ingleses o no venga ninguno a jugar entre nosotros su deporte favorito, el hecho indudable es que el proyecto, ya en vías de ejecución, tiene una importancia extraordinaria. La importancia reside en el hecho de que es la primer tentativa seria para poner en explotación una de las zonas de más belleza de la provincia: la margen Sur de nuestro puerto.

Nuestra inmensa bahía, tan varia, tan rica en matices y en tonos, está virgen en casi su totalidad. El santanderino solo conoce la margen Norte, la de las casas y la de los muelles. Del Sardinero hasta Nueva Montaña, el pueblo ocupa una estrecha cornisa colgada sobre el agua. Así, Santander es una ciudad lineal, con muy poco fondo. La loma del Alta, que sirve de respaldo a esta línea de casas, está casi despoblada y sin urbanizar. Esto se aprecia viendo la ciudad desde las aguas del puerto. Del muelle al Norte, el conjunto urbano es muy poco profundo. Sobre el montón de casas, la loma del Alta muestra su mancha verde apenas cortada por edificaciones sueltas y por calles sin terminar. Hace el efecto de una gran capa vieja, toda llena de zurcidos y remiendos.

Pero fuera de la margen Norte, nada. En el S.O. y N.O. ha empezado a formarse un gran pueblo industrial, cuyos jalones son las chimeneas de Altos Horno, de Cros, de la Resinera y de la Standard, y los almacenes del Depósito Franco. Pero quedan aún extensiones enormes inexploradas. Cuando todas las marismas se desequen y se saneen, cuando el puerto de Raos sea un hecho y el puerto pesquero se habilite en la dársena de los Arenales, entonces este nuevo Santander que irá desde el Depósito Franco hasta el Astillero, población de fábricas, de almacenes, estaciones de ferrocarril y barriadas obreras, habrá anulado por completo al viejo Santander de la margen Norte. Es una rica zona de la bahía que apenas se ha empezado a aprovechar. No está más que la explotación iniciada.

Luego queda la margen Sur, toda la enorme margen Sur que va desde Pedrosa a Las Quebrantas, y en la que el santanderino apenas ha puesto el pie. Todos los pueblos pintorescos de Marina de Cudeyo y de Ribamontán al Mar, que están pidiendo a gritos *chalets* y poblaciones veraniegas, centros de deporte y de descanso, atalayas y miradores sobre vistas espléndidas, muestran el lomo verde de sus sierras incultas como un testimonio fehaciente de la abulia de Santander ante sus problemas esenciales.

En ningún libro ni en ninguna guía de propaganda de nuestra región se habla del encanto de esos pueblecillos y de su situación privilegiada. Y, sin embargo, nada hay más bello ni más fácilmente explotable.

Situándose en uno de esos pueblos, en Loredó sobre el trágico arenal de Las Quebrantas, en Somo o en Pedreña, se ve al fondo durante la noche el rosario de las luces de Santander clavándose como lanzas de plata, en el agua. La entrada de los trasatlánticos desde allí y el tráfico del puerto con el ir y venir de vapores, es un espectáculo de una belleza difícilmente superable. El abanico de luz de los faros rubrica el cuadro con plumadas nerviosas como si la

pluma de luz la pasease por las sombras un puño humano. Si Santander fuese una población inglesa, los ricos lores que tienen castilletes y residencias estivales en la isla de Wight, habrían llenado ya esos pueblos de mansiones principescas. El terreno valdría allí sumas fabulosas. Un *chateau* en la sierra de Rubayo, que es uno de los puntos culminantes del paisaje, albergaría en el verano a la más distinguida sociedad del Mundo. Hoy allí no hay nada o casi nada: casetas de carabineros, chabolas de aldeanos y alguna finca modesta y semiabandonada, cuyos dueños no se ocupan de ella.

Hasta hace poco el abandono de la margen Sur pudo tener explicación, si no disculpa. Atravesar la bahía en embarcaciones de remos o de vela, era incómodo y no siempre hacedero. Pero hoy con los gasolinos, con los meteoros del motor. Pedreña y Somo pueden considerarse como barrios de Santander, a diez minutos del Hotel Real y del Palacio, y de los teatros, Bancos, cafés y centros públicos. Hoy vivir allí no es ni más costoso ni más molesto que vivir en el Sardinero o en Cuatro Caminos. Hoy no hay razón ninguna para que aquello no se pueble.

Los condes de Scláñani, que viven buena parte del año en Pedreña, han sido de los primeros en darse cuenta del valor de esa zona y durante mucho tiempo han sostenido entre la incomprensión general una ardiente cruzada para atraer hacia allí el turismo. La elección de aquellos parajes como emplazamiento del campo de Golf, se debe en buena parte a su incesante propaganda.

Como sucede siempre, antes que los santanderinos, fueron los extranjeros los primeros en darse cuenta de la belleza de los arenales y sierras de la margen Sur. Colonias de alemanes se instalan en el *sable* en los meses de verano, erigen vistosas tiendas de campaña y hacen la vida de la Naturaleza durante buena parte del día. Algunos santanderinos les imitan, pero muy pocos. El *sable* de Punta Rabiosa es una colonia alemana en agosto. Vive sujeto a las leyes del Reich.

Ahora el campo de Golf pondrá de moda aquellos rincones espléndidos. Muchos santanderinos empezarán a darse cuenta de lo que tenían olvidado. Y no tardará en llenarse todo aquello de residencias estivales. Será el primer efecto del proyecto que se discute airadamente en los cafés. Aunque el juego de *golf* fracase como temen los pesimistas, el paisaje descubierto triunfará. Eso no tiene género de duda, y todo lo demás es secundario.

Y entonces la bahía, con todas sus márgenes aprovechadas, reflejará en sus aguas tres grandes ciudades perfectamente distintas y con vida próspera las tres, en vez de la ciudad abigarrada y única de hoy, en la que todos los aspectos se estorban y confunden.

Una será la ciudad actual, la de la cornisa, que podrá considerarse como la ciudad oficial. En ella estarán los Bancos, los centros directores y los establecimientos públicos. Será también la habitación de la alta burguesía y de la clase media; es decir, de empleados y comerciantes. Esta ciudad se prolongará hacia el Sardinero por la barriada veraniega ya hoy existente y que llegará hasta las últimas rocas de Cabo Mayor.

Otra ciudad será la comercial y fabril, de las llanadas y las marismas de Maliaño. Allí estará el puerto, una vez que se realice el proyecto de Raos. Allí estarán los ferrocarriles, los grandes almacenes y las grandes fábricas. Estarán también las barriadas obreras con calles higiénicas y rectas, con sol y con ventilación.

Y por último, en la margen Sur se alzarán la población de descanso y deportes. Probablemente se construirá allí el futuro Stadium. El río Cubas, canalizado, permitirá un acceso fácil a toda la suerte de embarcaciones. Se edificarán casinos, restaurantes y *chalets* deportivos. Y en medio, el agua como un espejo para reproducir la multiforme imagen, no separando sino uniendo los tres pueblos distintos, las tres partes vitales de este floreciente Santander.

¿Que es soñar? Todas las realidades bellas han parecido cosas de sueños en sus orígenes. Si no se hubiera soñado nunca, el Mundo apenas habría dejado de ser selva. Y no hay sueño que a fuerza de trabajo no pueda convertirse en realidad. El proyecto del campo de Golf de Pedreña es el primer paso de la transformación en realidad de lo que parecía utópico. En este sentido, nos parece admirable.

PICK

## 56.- Paisajes del muelle

*La Voz de Cantabria 13 de marzo de 1929*

*La Montaña revista de la colonia montañesa. La Habana 30 de abril de 1929*

Al muelle de tablas le ha salido delante una enorme pared de hierro. Negra y perpendicularmente cae la enorme masa sobre el paseo, privándole de su ración de cielo azul. Arriba, unos hombres miran como desde otro mundo, asomados a unas barandillas estelares. Desde estas barandillas baja hasta el muelle, en diagonal blanca, una escala oscilante. El gran barco de carga – seis o siete mil toneladas espléndidas, casi en lastre ya – alza su enorme mole a ras del muelle, cerrándole las vistas como un muro negro. Y por la diagonal blanca de la escala, entre el alborozo de la chiquillería y las mujeres que abajo esperan, desciende entre resbalones y cabriolas de circo, un hombre que parece un muñeco de goma; es un tripulante embriagado.

El descenso difícil por el costado vertical del barcarrón en lastre, se hace más difícil por el estado del que baja. A media altura se le desprende del pie el ancho zapato, que rebota en el agua, pero él ni lo nota y continúa escala abajo entre carcajadas, avisos y bromas de la chiquillería y las mujeres.

Cuando ya está en el muelle, un pie calzado y otro desnudo, el borracho inglés – sobre la popa del barco enorme, vuela como un pájaro rojo una bandera inglesa – el borracho inglés, repetimos, siente despertarse un afán fraterno de abrazar a todos y a todas. El carabinero, para apartarlo, ha de empujarle con la *culata* de su maüser. ¡Y allí va el inglés rebotando en las tablas como un muñeco de caucho! Los chiquillos, los nietos de *Muergo*, le gritan pintándole jabeques en el aire:

– ¡Johnny! ¡Plenty monis!

Las mujeres, las nietas de *Sotileza*, menos lingüistas, se limitan a deformar ligeramente el castellano y le llaman:

– ¡Hombri! ¡Hombri!

Y *Johnny*, el *hombri*, pasa en medio de esta ovación con la altivez de un César

romano, y haciendo esos – también los Césares romanos las hacían después de sus festines – se dirige hacia la taberna más próxima, situada a veinte metros del muelle.

*Johny* tiene aquí su primera decepción en tierra española. La puerta de la taberna que otros marineros de otros barcos ingleses y alemanes aporrean ya, está cerrada. El cauto tabernero ha medido desde su puerta la cantidad de alcohol que sus nuevos clientes llevan dentro, y asustado de lo que puede suceder si aquel mar interno que ruga en cada vientre se le añade una gota, ha optado por cerrar la puerta.

La golpean los marineros con sus zapatones de madera; maldicen y blasfeman en sus idiomas respectivos, pero la puerta aguanta firme. Nuestro patriotismo, un poco amortiguado, se exalta ante la defensa victoriosa de la taberna cercada por los extranjeros. Y no tarda en llegar el ejército liberador de mujeres y de chiquillos que ametrallan a los sitiadores con su burlesca algarabía:

– ¡*Johny!*

– ¡*Inglis!*

– ¡*Hombri!*

Una mujer del pueblo, intercala en la jerga políglota una voz profundamente castellana:

– ¡*Borrachones!*

Y allá se van todos, dando traspiés, hacia el corazón de Maliaño tras el rastro de otra taberna.

Nuestro amigo el tabernero del muelle tiene una larga experiencia en borracheras internacionales. Lo prueba el cartel que decora su casa, *wines and stores*. Ese cartel ha sido durante años el fanal en que han ido a quemarse miles de mariposas náuticas. En los bancos de su taberna – baja de techo y con aire de camarote – han dormido su *mona* noruegos y suecos de los vapores madereros; dinamarqueses del *bacalao*; ingleses del carbón y el tabaco; franceses y belgas de los que vienen con carga general de Burdeos y Amberes ... Como la taquilla de un Banco, en ese mostrador de tabla tosca se han cambiado monedas de todos los países.

Nosotros le decimos:

– ¡*Buenos días éstos!*

– ¡*Bah!* – sonrío – *No son malos del todo. Se cambian dólares a la par. Se despacha género ...*

– *¿Con qué se emborracha esta gente?*

– *Varía, según la nacionalidad. Los alemanes prefieren vino tinto y cerveza; los ingleses, en cambio, exigen Málaga – Málaga es lo que más beben – y anís ...*

Muchos de estos borrachos, cuando han agotado su provisión de fondos, empiezan a despojarse de sus ropas y a ofrecerlas a cambio de bebida. Muchos vuelven semidesnudos al barco. Claro que nuestro amigo el tabernero, que es persona de mucha rectitud, no entra en estos tratos. Pero otros, con la manga más ancha, entran; y se da muy a menudo el caso de pagar con unos pantalones una copa de vino.

El muelle, en estos días en que hay barcos, presenta una fisonomía que no se parece a la de ningún otro activo centro de la ciudad. No es ni una nave de fábrica; ni vasto almacén. La colmena obrera de aquí no se parece a los trabajadores de otra parte. Falta en estas faenas la disciplina de la fábrica y del almacén. Se trabaja al aire libre y confundidos los obreros con el público. A veces han de suspender un esfuerzo para que pasen tres lentos sacerdotes, paseando; entre la *colla*, alborotan y gritan las vendedoras de naranjas, las de pasteles, las de baratijas ... Mientras se tira de una osta, se dialoga con los que sentados, contemplan el trabajo.

Y hay grupos de hombres y mujeres. Las mujeres descargan el carbón, la carga más penosa, porque ennegrece el rostro, las manos y el cuerpo; los hombres, voltean los fardos enormes de tabaco. Hay otra descarga que exige el esfuerzo mancomunado de hombres y mujeres; la del maíz. Las mujeres cosen los sacos con unas largas agujas enhebradas de cuerda, y los hombres los cargan. El maíz es una carga noble y simbólica. Cuando un saco se rompe, deja un rastro de granos de oro. Y las mujeres que los recogen, parece que recogen perlas de algún collar cuyo hijo invisible se ha roto.

Ha habido un momento, a las tres de la tarde, en que una niebla blanca, niebla de horizonte de mar, ha tapados los montes de la margen Sur de la bahía. Y desde el muelle parecía que se estaba ante un panorama de mar libre. Tras aquella niebla veíamos enroscarse los treinta y dos rumbos de la rosa, como treinta y dos serpientes en una caja.

El muelle de tablas tienen un público no muy numeroso, pero de una lealtad hasta la muerte. Son los señores canónigos que pasan abstraídos sin ver el mar, sin sospechar acaso que están en su orilla; los *indianos*, grandes observadores que sorprenden cada día un detalle en el entramado de tablas; el capitán de barco retirado que se asoma al muelle como un cadáver podía asomarse a la vida; una señora muy elegante y muy bella que nadie sabe lo

que busca todas las tardes allí en su paseo solitario; las mujeres del pueblo lentas y pausadas, con sus niños delante; la pareja de novios; los recién casados del interior que no se sacian de ver el mar y pocos más, muy pocos.

Entre el público *amateur* se mueve el abigarrado público profesional; los obreros de la descarga, los empleados del comercio, los marinos, los carabineros, los mendigos, las busconas, la chiquillería que sigue a los carros cargados como las gaviotas siguen a los barcos de pesca para comer las sobras, las vendedoras ambulantes, los carreteros ... Y runflan los motores, suenan las bocinas, los fardos caen pesadamente en la madera, chirrían las grúas ... Los autocamiones pasan solemnes y panzudos, salpicando de barro o cubriendo de polvo a los que trabajan y a los que miran. El cuadro animadísimo del muelle en las horas plenas de luz, tiene un colorido incomparable. Es el gran ojo azul de la ciudad.

El paisaje del muelle lo firman con largos trazos negros las chimeneas de Altos Hornos. Como todas las firmas interesantes, tal firma es ilegible. Pero da la importancia al cuadro.

PICK

## 57.- Vindicación del estúpido siglo XIX

*La Voz de Cantabria 2 de abril de 1929*

No hagáis caso a León Daudet cuando se encara con el siglo XIX y le llama estúpido. León Daudet ha llamado estúpidas a tantas gentes y a tantas cosas que no tiene importancia que se lo llame a un siglo. El siglo XIX, sobre firmes asientos, puede reírse de la injuria y del injuriador. Y si alguno lo duda, ¡que lea!

\* \* \*

Tenemos delante un periódico inglés. Información a dos columnas. Grandes titulares. Leemos: *De Londres a la India en una semana. Los sueños del aire empiezan a realizarse. La vuelta al mundo en catorce días.*

Bajo esos sensacionales títulos se encuentra una información sobre un nuevo servicio de correo aéreo inaugurado el día 30 entre el aeródromo de Croydon y la India inglesa. Es el servicio aéreo postal de más extensión del Mundo. Su recorrido es de 5.000 millas.

Los hombres de negocios de Londres – dice el periódico que estamos leyendo – podrán enviar cartas a la India y obtener la respuesta en el tiempo en que, por el correo ordinario, una carta apenas puede llegar. La sobretasa de las cartas en este servicio es solamente de seis peniques.

Para conseguir estos resultados hay una combinación de aeroplanos, hidroaviones y expresos de noche. Desde Londres a Basilea (Suiza) llevan el correo gigantescos aeroplanos trimotores. Desde Basilea a Génova (Italia), un tren correo rapidísimo que circula durante la noche. Y en Génova trasborda a un hidroplano que lo conduce a Alejandría. Aquí se acomoda en un “Havilland-Hércules”, tipo imperio, de 1.500 caballos de fuerza, que, en etapas y por la ruta Bagdad y Basra, llega a Karachi, en el Golfo Pérsico.

La organización de este gran servicio – dice la información que seguimos – es una maravilla de la moderna ingeniería. Nuevos aeroplanos e hidroplanos han sido proyectados y construidos. Aeropuertos y terrenos de aterrizaje se

han establecido. Una cadena de telegrafía sin hilos y de estaciones meteorológicas han tenido que improvisarse.

El correo aéreo ha demostrado su velocidad y su consistencia. Pero la prueba de ahora es definitiva. El servicio El Cairo (Egipto) y Basra (Irak) era ya una prueba de la perfección de estos servicios.

Entre Inglaterra y la India, el correo supone de siete a diez toneladas semanales. Si la experiencia ya adquirida en el sector Cairo-Basra se aplica a este nuevo de Inglaterra-India, se tendrá que, antes de poco tiempo, la mayor parte del servicio postal a la India será un servicio aéreo, sobre tierra y sobre el mar, pero por el aire.

Los primeros vuelos de la nueva línea se efectuarán sólo durante el día, pero pronto se organizarán varias secciones de vuelo nocturno. Ya están preparando aeródromos para que el correo imperial pueda hacerse a través de la India, desde Karachi a Calcuta. Desde aquí los vuelos continuarán a Rangoom, Barma, Singapoore y Port Darwin, con ramificaciones al sistema aéreo australiano.

Cuando las trece mil millas que separan hoy Inglaterra de Australia cuenten con un servicio de iluminación que haga posible los vuelos de noche, las cartas urgentes de Londres llegarán a Melbourne (Australia), por un sistema de aeroplanos rápidos e hidroplanos, en menos de ocho días.

Resumamos: Un servicio ya actual, de Londres a la India, en una semana. La vuelta al Mundo en catorce días. Y la posibilidad próxima de un vuelo Londres-Melbourne en ocho días.

Todo esto es la obra del “estúpido siglo XIX”. Sin ese “siglo estúpido”, nada de eso hubiera podido ser. Los motores de explosión se incubaron en ese siglo. Wilburg y Olivier Wright, los primeros aviadores, en el siglo XIX nacieron, en él se formaron y en sus postrimerías maduraron su invento. Sin ese siglo no tendríamos libertad, derechos, ni el amor al estudio ni la posibilidad de realizarlo. Sin el siglo XIX – maravilloso puente de civilización – el Mundo seguiría siendo la selva primitiva con el oasis de un par de cientos de ciudades que fueron los siglos anteriores. El siglo XX no se diferenciaría gran cosa del siglo XV.

\* \* \*

De 1519 a 1929, median 410 años. Cuatrocientos diez años que en la cuenta del Tiempo no son más que un momento fugaz. En 1519 se navegaba todavía a vela, con barcos toscos y primitivos. Más de la mitad del Globo estaba aún

por descubrir, y de lo descubierta estaba casi todo por civilizar. Pues en ese año, y el día 10 de agosto, salió del puerto de Sevilla, Magallanes para dar la primera vuelta alrededor del Mundo. Llevaba cinco naves, con un total de 237 hombres.

Para comprender las dificultades que estas navegaciones suponían entonces, basta leer la narración de Francisco Antonio Pigaffeta, que figuró como tripulante. La expedición tardó en avituallarse año y medio y tardó en volver a Sevilla tres años justos, pues el regreso tuvo por fecha el 9 de septiembre de 1522. De los cinco navíos volvió uno sólo, la *Victoria*; de los doscientos treinta y siete tripulantes, dieciocho – uno de ellos Pigaffeta –. Magallanes y los demás capitanes de las naos habían muerto. Al frente de los dieciocho supervivientes heroicos volvía el maestre de la nao *Concepción*, Juan Sebastián Elcano, marinero de Guetaria.

Magallanes – según la narración de Pigaffeta – dio a los pilotos y contramaestres las siguientes órdenes de navegación:

*Su navío debía preceder a los otros, y para que no se perdiese de vista durante la noche, llevaba una antorcha de tea, llamada farol, atada a la popa de su buque; si además del farol encendía una linterna o un trozo de cuerda de esparto, los otros buques debían hacer otro tanto, a fin de asegurarse con ello de que le seguían.*

*Cuando encendía otros dos fuegos sin el farol, los navíos debían cambiar de dirección, ya para moderar su marcha, ya por ser el viento contrario.*

*Cuando se encendían tres fuegos, era para quitar la boneta, que es una parte de vela que se coloca sobre la mayor, cuando hay mar bella, para aferrar mejor el viento y acelerar la marcha. Se quita la boneta cuando se teme tempestad, porque entonces es necesario arriarla para que no estorbe a los que deben cargar la vela.*

*Si encendía cuatro fuegos era señal de que había que arriar todas las velas; pero cuando estaban plegadas, las cuatro luces ordenaban desplegarlas.*

*Muchos fuegos o algunos bombardazos, advertían que estábamos cercanos a tierra o en bajos fondos y que teníamos, por consiguiente, que navegar con mucha precaución. Había otra señal que indicaba cuándo se debía arrojar el ancla.*

\* \* \*

Resumen de todo este navegar a tientas, de este tropezar en las sombras: tres años de viaje; cuatro naos perdidas, de las cinco que formaban la escua-

dra; dieciocho supervivientes de los doscientos treinta y siete argonautas. Hoy todo eso se hace cómodamente en catorce días. Cuatro hombres – las plazas de un “Haviland-Hércules” – bastan y sobran para la empresa. Lo que en el siglo XIX lo hacía el Héroe, en el siglo XX lo hace el turista o el funcionario anónimo.

Y todo es fruto del siglo XIX, de ese siglo que llaman estúpido los cursis de la peor especie, que han avergonzado a la Humanidad.

PICK

## 58.- El folletín del arenal

*La Voz de Cantabria 13 de abril de 1929*

*Santander de 1887.* Todo está aún por hacer. La ciudad es poco más que las casas de las calles inmediatas al Muelle. Molnedo es un escampado donde solo se alzan tejavanas con herrerías de ribera y con almacenes de pescado y de salazón. El paseo del Boulevard es una acera estrecha a la que se abren las *corredurías* de los pataches y los barcos costeros. El agua llega hasta el mismo edificio Aduana, donde se albergan los gobernadores civiles. Santander, que carece de industria, vive exclusivamente de los vapores de las líneas de Cuba, en aquellos tiempos numerosos. El *Reina María Cristina* y el *Alfonso XIII*, recién salidos de los astilleros ingleses, son el orgullo de aquellos santanderinos, que exclaman cuando los ven atracados al muelle:

– *¡He aquí lo que no tendrá nunca Bilbao!*

Porque nadie cree en el éxito del puerto exterior, cuyos sillares están echando los bilbaínos.

La *Don Juan* se balancea sobre las aguas del puerto y con ella la *Ecuador*, la *Campóo* y otras fragatas, barcos y bergantines. Es la época de transición y los representantes de la navegación a vela conviven con los nuevos gigantes “que llevan el viento aprisionado en las bodegas”.

Santander es un pueblo tranquilo y pequeño. Sólo cuando entra un trasatlántico, las calles se estremecen barridas por un viento exótico. Desembarcan señores que traen en las manos jaulas de loros, y soldados cumplidos de Cuba con el rostro cobrizo y el aire indolente. Aquella noche en el café *Brillante* los centenes baten su pleno. Y el escándalo es más fuerte que de ordinario. Los *guindillas*, aquella media docena de *guindillas* que constituyen la única Policía del pueblo, se ven y se desean para poner paz. Hay uno o dos uniformes rotos, y al otro día aquellos uniformes salen a la calle corcusidos y remendados, lo que hace aún más lamentable su aspecto misérrimo.

Las pescaderas, que venden su mercancía bajo toldos mugrientos al aire libre, dicen cuando ven pasar al *guindilla*:

– *¡Ese siete del pantalón se lo hizo anoche un habanero!*

Pascasio Lavín vive en Somo, que es un pueblo de media docena de casas, repartidas entre el arenal y un trozo de campo. La bahía, que separa al pueblecillo de la capital, es en aquellos días más ancha por la dificultad de las comunicaciones. No hay gasolineras y el servicio ha de hacerse en botes, a vela o remo. Y cuando sopla viento Sur el tránsito se hace peligroso. Una vez, uno de estos botes lleno de lecheras que venían a la plaza, volcó junto a los muelles y algunas mujeres perecieron ahogadas.

El *tío Roque*, con su embarcación de remo, hace un servicio regular entre las dos márgenes de la bahía. Su bote se distingue desde lejos, porque el *tío Roque* lleva cubierta la cabeza con una roja barretina.

El 8 de septiembre, Pascasio Lavín, que explota una cantera, viene a la capital y pasa el día entre sus negocios y sus amigos. Come espléndidamente en *La Villa de Suances*: sopa, tres principios, vino, postre ...

– *¿Cuánto es?* – pregunta al acabar.

– *¡Seis reales!* – dice el camarero.

En aquellos tiempos se comía espléndidamente por seis reales. Luego va al *Café de Occidente*, en los pabellones del antiguo convento de San Francisco, donde hoy está el Palacio Municipal. Mientras toma café ve partir las diligencias de Catalán y Horga, que salen para Llanes y para Bilbao entre un estrépito de fustas, de juramentos de los mayores y el bronco trueno de las ruedas sobre las calles mal empedradas. Luego lee *La Voz Montañesa* y *El Atlántico*. Un amigo, con quién se ha reunido, le pregunta: – *¿Vuelves hoy al pueblo?*

– *Sí; al atardecer. Ya tengo avisado el bote ...*

– *¡Que no se te haga de noche en el arenal!*

– *¡Bah!*

Pascasio Lavín ha pasado muchas veces el arenal de noche. Es hombre joven y animoso. Ha regresado recientemente de cumplir el servicio. Y sin embargo, cosa rara, aquella observación de su amigo le ha hecho pensar. Sin duda, porque en su cartera lleva en billetes dinero que ha recogido del Banco para pagar a los obreros de la cantera. ¡Si alguno quisiera robarle! Para desechar la medrosa idea bromea con el amigo:

– *¡Podías acompañarme tú, y cenábamos en la Venta de Vélez!*

La *Venta de Vélez* es una chabola, blanca y destartada que, como el casco de un navío encallado, se alza en el arenal, al principio de Somo.

El amigo rehúsa:

– *Muchas gracias. Esta noche me acuesto pronto.*

El bote desatraca del muelle, ya atardecido, y primero a remo y después a la vela, acosta el cantil de Punta Rabiosa. Como el atraque es difícil, Pascasio Lavín tiene que descalzarse y con las botas en la mano y el agua hasta los tobillos, gana la arena. Mientras se sienta y se calza de nuevo, los del bote se despiden:

– ¡*Buenas noches, Pascasio!*

– ¡*Con Dios!*

– ¡*Todavía le queda un buen “peazo”!*

– *En una hora estoy allá ...*

Se ha hecho ya la noche y pronto las sombras engullen el bote y los boteros. A lo lejos, las luces parpadeantes del muelle. Por encima de la Magdalena, entonces desierta y salvaje, la claridad espectral y agorera de la luz del Faro. Entre la densa sombra que ya le envuelve, Pascasio Lavín ve ante sí el arenal blanco cortando la uniformidad de las aguas negras. Como estrella para orientarse, luce un imperceptible punto luminoso en la distancia. Es una ventana iluminada de la *Venta*. Y empieza a andar.

De pronto, una sombra que brota de la oscuridad. La alfombra blanda de la arena apaga el ruido de los pasos. Pero Pascasio le ha visto y pregunta:

– *¿Quién va?*

Una voz conocida le tranquiliza

– *¡Soy yo! ¿Vas para el pueblo?*

Los dos hombres se han reconocido y siguen juntos hacia el pueblo bordeando el cantil, orilla de la mar. ¿Quién era este acompañante que surgió entre las sombras? Cuarenta años han pasado y nadie lo ha sabido. El arenal se guardó su secreto. Viejo cómplice de naufragios y crímenes, sabe callar por horrible que sea lo que ha visto. El mar que lo cubre, borra todas las huellas; la arena movediza lo entierra todo. Cascos de barcos, pesadas anclas, cuerpos humanos, ¿quién sabe lo que descansa allí? No hay juez que pueda someterle a un interrogatorio. Durante cuarenta y tantos años ha estado callando el arenal.

Y, sin embargo, el arenal sabe lo que pasó aquella noche del mes de septiembre de 1887. Pascasio Lavín no llegó a su casa, donde le esperaba su joven esposa. No llegó a pasar tampoco por la *Venta de Vélez*, donde acostumbraba detenerse para descansar. El arenal y las sombras se lo habían comido sin dejar los huesos del festín, como los dejan siempre los lobos. El arenal y las sombras son lobos voraces que no dejan nada.

No obstante, un práctico del puerto que cruzaba frente a la Magdalena en un bote, oyó gritos que partían del arenal. Uno de los marineros del bote creyó oír:

– ¡*Qué mala muerte me estáis dando!*

En aquellos años la gente pacífica tiene un gran temor a verse enredada en procedimientos judiciales. Recuérdese como las fechorías del tristemente célebre *Rojí*, que campaba hacia esta misma época por sus respetos en el pueblo, se perpetraban en la más absoluta impunidad. Nadie se atrevía a declarar.

Entre los tripulantes del bote se vaciló unos momentos:

– *¿Atracamos?*

– *Sigue al puerto. ¡Sabe Dios ..... tes serán!*

Al fondo brillaban, como ..... de noche de Difuntos, ..... muelle. El mar ponía .... y persistente (1) , y en las Quebrantas próximas, el molino de la rompiente, seguía moliendo el grano de las olas verduzas.

Todavía viven gentes que recuerdan eso, entre otras, la viuda de Pascasio Lavín, que fiel al recuerdo del desaparecido, ha permanecido en aquellos mismos parajes, enlutada y doliente, preguntándose cada mañana al levantarse:

– *¿Volverá?*

Porque, oficialmente, su marido no había muerto. Era viuda sin serlo. O, mejor dicho, lo era sin poder llamárselo. Cuarenta años vividos así, son un anticipo de la muerte. Hasta que hoy se dice, como si el rumor le hubiese traído el viento N.E. que barre el arenal, que Pascasio Lavín está enterrado en el arenal mismo, a cien metros de la caseta de Salvamento de Náufragos.

Se explica la emoción de la gente que vive en aquellos pueblos honrados y tranquilos. En estos días no se habla más que de esto. Se espera que el arenal, removido por la pala de la Justicia, descubra la última página del viejo folletín lo mismo que descubre, cuando Dios quiere, reliquias de naufragios.

PICK

(1) *Párrafos ilegibles en el original*

## 59.- El potentado y el escritor

Anecdotario de la vida de un hombre bueno

*La Voz de Cantabria 24 de abril de 1929*

Supimos que don Luis María Aznar había muerto, con veinticuatro horas de retraso. Habíamos estado alejados de la redacción el día del lunes y la noticia llegó a nosotros con el periódico de la mañana. Así, en frío, las noticias tristes nos parecen más crueles. Recomendamos la experiencia a todos los compañeros del oficio. No es lo mismo estar en el horno, en que las informaciones se cuecen, que verlas ya cocidas como una porcelana que deja sobre una mesa el alfarero. El periodista que compone el periódico, no se da cuenta del efecto que produce el periódico compuesto. Nosotros experimentamos esto, ayer. En el periódico, entre el tráfago del trabajo, entre los asuntos que se suceden y atropellan y entre el hervir de las conversaciones, lo más grave y lo más doloroso queda amortiguado como si cayese sobre guata. En cambio, a sangre fría, por la mañana, cuando se abre el periódico, la noticia tiene ya forma y cuerpo y llega al lector como algo irremediable y consumado. La noticia cobra entonces toda su eficacia; si es buena, eficacia de júbilo; si es triste como ayer, eficacia de duelo.

Don Luis María Aznar fue en nuestra vida humilde, un punto de referencia luminoso; como un faro encendido en la costa oscura y llena de arrecifes de nuestros trabajos. Se ha hablado ya en LA VOZ DE CANTABRIA de ayer, de lo que el muerto ilustre significó en el desenvolvimiento industrial de España y en la vida política de Santander. Nosotros vamos a hablar ahora de algo puramente accidental e íntimo: el apoyo



*El empresario y naviero Luis María Aznar Tutor.*

que en él siempre hallamos. Ello contribuirá a delinear su perfil de hombre. Desde la torre de oro de sus negocios, su mirada descendía hasta el llano. Por el llano nos vio caminar una vez, hace mucho tiempo, y desde entonces vino acompañándonos. Este episodio de la relación entre el potentado y el escritor, queremos recordarlo en esta hora de evocaciones.

Nosotros, que debemos a nuestro pueblo aplausos y premios, que, aunque inmerecidos y desproporcionados, nos obligan a gratitud eterna, tuvimos unos principios que parecían predestinados al fracaso. Hacía mucho tiempo que habíamos publicado nuestro primer libro de versos, el que luego hizo sonar nuestro nombre y en Santander no le había leído nadie.

Los periódicos locales ni dieron cuenta de que se había publicado. Las líneas rituales a que tiene derecho todo joven escritor y que no se le niegan a nadie, nos fueron negadas a nosotros. Probablemente, aquél desvío y aquella repulsa hubieran matado nuestra vocación antes de que granase. Pero uno de los libros cayó en manos de don Luis María Aznar, y desde su palacio de la Castellana, de Madrid, nos escribió una carta generosa que es una clara ejecutoria de su hombría de bien. En la carta decía:

*Siento muy bien los versos del mar, pues he navegado mucho de joven en los tramps que dirigía mi padre y durante mis primeros años de escritorio, en los que dirigía y dirijo con mi primo Ramón de la Sota. Entonces hacía una vida muy unida a la de los capitanes y pilotos que los tripulaban; recorrí la mayor parte de los pueblos que usted describe; pasé por los mismos sitios; asistí a los mismos cafés y tertulias a que usted ha asistido y a todos los entretenimientos de los docks y sus alrededores; así es que su lectura revive en mí tiempos de mi juventud y tipos, perfectamente descritos por usted, con los cuales estuve tan en contacto. Espero que este verano, si Dios quiere, que pueda valerme de los pies, pueda tener con usted algún día de charla en la bahía de Santander, a flote, donde recordaremos los tiempos viejos para mí, que usted evoca.*

Don Luis sentía, en efecto, la nostalgia del mar. Los inviernos, en su palacio de la Castellana primero, y luego en el de la calle de Felipe IV frente a la Academia, y los veranos en Portugalete, vivía su vida magnífica, de amplitud y de diversidad, con el arrullo constante de las olas lejanas que mecieron su ardiente juventud. Desde su despacho seguía el peregrinar de sus vapores por todos los mares de la Tierra. La raíz estaba en la sangre marina que llevaba en sus venas. La tradición de los grandes negocios marítimos, y, por lo tanto, el amor al mar, lo había heredado con el apellido y con la fortuna. De él pudo decirse lo que de Luis Stevenson dijo, su biógrafo J. A. Stewart:

*Stevenson was much at home on the sea. The brine, as he said, was in his blood a heritage from the skippers and the lighthouses-builders.*

*(Stevenson se sentía en su patria en el mar. La afición, como él decía, era en su sangre una herencia de viejos navegantes y de ingenieros constructores de faros)*

Cumpliendo la promesa que en su carta nos hizo, un buen verano entró en nuestra bahía a bordo de aquél magnífico yate *Goizeco-Izarra*. Era un equipo digno de un príncipe. El bello yate, sobre las ondas, destacaba bajo el sol del verano en las aguas azules, sus líneas puras, el esplendor de sus esmaltes blancos y el haz de rayos de sus metales que imitaban el oro. Cuando el yate fondeó, nosotros que andábamos por la bahía con una indumentaria un poco pirata, llegamos a su bordo, haciendo temblar su escala barnizada con nuestras botas de agua y rompiendo con nuestra burda ropa la fina estampa marina de los oficiales enguantados y de los marineros impecables en su librea azul y blanca. Cuando preguntamos por don Luis hubo un gesto de vacilación entre los tripulantes. No admitían, ni como remotamente posible, que fuéramos a saludarle como amigos. Presumían que éramos algún marinero de algún barco suyo que iba a llevarle alguna carta del capitán.

Al oír nuestro nombre don Luis María Aznar salió hasta la meseta de la escala, apoyándose en su bastón, porque los pies los tenía trabados, como ya decía en su carta, por una vieja y pertinaz dolencia. Nos tendió sus brazos, y ya sin soltarnos, nos llevó a la cámara magnífica, que era un verdadero museo de Historia Natural, en el que figuraban trofeos cinegéticos cobrados por el *Goizeco-Izarra* en sus travesías por todo el Globo. Y allí, sobre el barco maravilloso, palacio flotante de un gran señor, quedó refrendada una amistad que por parte suya fue afecto constante y generoso, y por parte nuestra gratitud y lealtad, que no entibió ni entibiará nada.

\* \* \*

Don Luis María Aznar seguía al detalle la vida episódica de Santander, por nuestros escritos. Y muy a menudo la matizaba con nobles y con sagaces comentarios. *Me ha gustado mucho* – nos decía en otra ocasión – *el artículo que ha dedicado usted a Carmelo Echegaray, un alma grande y un espíritu inteligente, con el temperamento de un niño.*

En todas sus cartas – que conservamos religiosamente como un depósito sagrado – hay juicios certeros sobre los problemas y los hombres de Santander. Porque el hombre insigne escribía con facilidad y a su extensa cultura unía una finura, poco

usual, de espíritu. Además, conocía muy bien a los hombres y sabía juzgarlos. Desde lejos sentíamos nosotros el rayo benéfico de su amistad, orientándonos siempre. El dio a conocer nuestras poesías a sus altas relaciones de Madrid. El difunto don Javier Ugarte, gran amigo suyo e inspirado poeta y escritor, fue el primero que se ocupó de ellas. Y entre su familia le gustaba también repetir nuestro nombre. Por él leyó un día versos nuestros su sobrino Manu Sota, cuya juventud, como la de su ilustre tío, fue, y aún es, un continuo noviazgo con el mar. Y Manu nos escribió también, a la vuelta de uno de sus viajes, una carta llena de sincero calor cordial:

*No le conozco personalmente – nos decía – ¡pero qué importa eso para poder sentir una amistad! En mi último viaje por mar, su libro ha sido uno de mis más fieles acompañantes: una tarde gris, los marineros apoyados en el carel, miraban con ojos inmóviles los restos de un barco encallado en las costas de Inglaterra. Por lo tanto, he vivido también sus poesías.*

Así practicaban y sentían la amistad don Luis Aznar y los suyos. Y esto, que particularmente a nosotros afecta, no es nada en comparación de lo que fue la amistad que el español benemérito consagró a Ruano. Amistad leal y fervorosa, en horas difíciles, que es cuando las grandes amistades se prueban. La mano que le tendió en hora memorable, siguió en apretón de amigo hasta la muerte. Anoche, cuando el ilustre exministro regresaba de Bilbao después de haber asistido al entierro del llorado amigo, venía impresionado y deshecho como si fuese algo suyo lo que hubiese visto enterrar. Y, desgraciadamente, así era: había visto enterrar lo mejor de su vida.

\* \* \*

Un escritor aristócrata, formado en el fausto y el brillo frívolo de los salones, Antonio Botín Polanco, de noble familia montañesa, ha escrito de los potentados, en general, esta sentencia descarnada:

*Para un duque, la Humanidad es un limpiabotas: un hombre arrodillado con las manos sucias y la frente llena de sudor para que brillen los zapatos del duque.*

Potentados como don Luis Aznar nacieron y vivieron para dar un mentís a la sentencia amarga y pesimista. Don Luis fue un duque que compartía su ducado con los amigos que elegía, sin reparar en rangos. Para él la Humanidad era un círculo de amigos cordiales, entre los que le gustaba estar sentado.

## 60.- Verano

*La Voz de Cantabria 20 de junio de 1929*

*La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 15 de julio de 1929*

Ayer hizo su aparición en nuestro pueblo la ola de calor. Todo el día sufrimos un bochorno húmedo de caldera de barco. Por instinto de conservación, la gente buscó la orilla del agua. Toda la cenefa de la bahía desde el Depósito Franco a Cabo Mayor, fue una cenefa negra por la cinta humana que la estuvo tiñendo constantemente. Ayer se reconciliaron con la bahía y con las playas muchos santanderinos que les habían sido infieles hasta ahora.

– *¡La verdad es que aquí se respira!* – decían muchos de estos amantes desleales con el mismo tono con que el héroe de un cuadro vasco de Aranaz Castellanos hacía el supremo elogio de su mujer:

– *¡Era muy limpia!*

Si, amigos nuestros. Nuestra bahía y nuestro mar, como la buena esposa del cuento, siempre fueron “muy limpios”. Pero lo fueron todo el año, no solamente ahora en que la necesidad nos vuelve a su lado. Y es lástima que sólo lo reconozcamos en el momento en que nos son precisos, cuando todas las demás aficiones efímeras del año nos han abandonado sin decirnos adiós.

\* \* \*

– *El verano llega este año muy pronto* – nos dice un señor gordo abanicándose a la orilla del agua con un *Sol* del día que, naturalmente, aumenta su sofocación.

– *No llega muy pronto, señor nuestro. Llega puntal a la cita del calendario. Mañana 21 es el día señalado por su llegada. El sol sube a Cáncer y se detiene para respirar. Desde ese momento es ya verano. Y eso ocurrirá, fatalmente, mañana.*

Nuestro amigo el gordo no amaina, sin embargo, en sus protestas:

– *Eso del calendario estará muy bien; pero otros años el calor no llega hasta agosto. Esta puntualidad de ahora es irritante.*

Hemos tenido que explicarle que vivimos ahora en un régimen de absoluta formalidad. Antes, el verano era un funcionario que se podía permitir el lujo de faltar a la oficina. Ahora, no. Tiene que firmar el pliego de entrada como cualquier hijo de vecino que figure en nómina. Por eso, sin duda, su apresuramiento en venir. Mañana 21 lo tendremos ya con un clavo, coadyuvando al negocio de los fabricantes de sombreros de paja y de abanicos. Que buena falta les hace, por cierto. Porque con la anarquía mansa en que habíamos vivido – veranos sin calor, inviernos sin nieve – las industrias creadas a base de la regularidad iban viniendo un poco a menos. Hubo un año en que se dio la paradoja de que se enriqueciese, en pleno agosto, un fabricante de gabardinas.

\* \* \*

Este año el verano tendrá un nuevo aliciente: el campo de *golf* de Pedreña. Estuvimos allí días pasados con Ramón Lavín del Noval, que dirige las obras del *chalet*. Para muchos santanderinos será un descubrimiento el poner el pie en la margen virgen del puerto. Un nuevo descubrimiento de Tierra Firme. Porque generaciones de santanderinos han nacido y han muerto sin tener la curiosidad de conocer el más allá. Veían desde el muelle de tablas un crestón de montes que variaba de calidad a cada momento. Los días de Sur, parecía más próximo y con sus contornos perfectamente recortados; los días de Noroeste, como tras el cristal turbio de un escaparate ...

– ¡*Aquello es Pedreña!* – decían o les decía alguno.

Y esto se exclamaba en ese tono resignado a ignorar a Pedreña por siempre que, empleamos ante un mapa, cuando ponemos el dedo en la mancha negra que señala a Calcula o Tokio.

Este año, no; este verano serán muchos los santanderinos que se decidan a pasar el *Mare nostrum*, el mar del puerto, porque la moda lo exigirá; y desde la terraza del *chalet* del *golf* o desde el alto de la sierra de Rubayo, cuya yerba áspera ha sido reemplazada por *green* inglesa traída auténticamente de las *links* de las islas, verán el panorama deslumbrador, y para muchos inédito, de Santander a distancia, del faro parpadeando de noche y de la condensación de estrellas, que es un trasatlántico cuando oscurece, y que acribilla el agua con los finos puñales de sus luces.

Se acercan los grandes días de la *margen virgen*; los días en que esa Margen se desposará con el Éxito. Serán padrinos de la boda los señores condes de Sclafani.

\* \* \*

El pabellón del Club Marítimo ha tenido un prolífico invierno. Ha dado a luz balandros – dígalo el *Mena*, del señor conde de Revilla de Camargo – gasolineros y yolas. Sobre todo, *yolas*. Como equilibristas en el circo, los chicos de las yolas, con el torso semidesnudo, agitan el remo-balancín en un movimiento acompasado de péndulo. Y ese tic-tac es el reloj de moda del verano; el que marca el curso de las horas del agua.

\* \* \*

Otro amigo nuestro, hombre de la vieja guardia, se acerca a decirnos: – *¿Porqué no dices algo de los recreos de la bahía?* Cierto que hay yolas, cierto que hay gasolineros para uso de los potentados; pero al público, al gran público, le están cerrados los caminos del mar. Yo recuerdo que cuando era niño había todos los domingos del verano excursiones al río Cubas. Teníamos también aquel magnífico remolcador de ruedas, el Rodas, en que íbamos los niños y los muchachos a Cabo Mayor. Por un par de pesetas disfrutábamos los domingos de una ilusión de alta mar y de horizontes libres. Todo eso se acabó. ¡Y aquellas excursiones tenían tal encanto ...! Tiene razón nuestro amigo. ¿Porqué no se organiza la explotación industrial del mar en el verano? Hasta como negocio creemos que tendría interés. Se nota este verano en la gente cierta afición a ser *lobos* de mar. Afición más noble que la de ser *lobos* de tierra. Que es lo que hemos estado siendo hasta ahora.

\* \* \*

Esos pinos que nacieron libres en el antiguo Promontorio, cuando a su sombra solo se sentaban los carabineros del puesto de la Magdalena y que ahora han quedado presos – sobreviviendo a la ruina del paisaje agreste – en los jardines sevillanos de la Avenida, tienen la tristeza de los leones que nacieron libres y que languidecen en una jaula. De noche se diría que esos pinos rugen añorando la selva.

\* \* \*

La draga chupona sorbe el agua helada con la paja de su tubo de hierro. Todos los días toma el mismo refresco, a la misma hora.

\* \* \*

Ese balandro que de pronto abate su vela, nos mira con el mismo rostro avergonzado de una niña a la que se soltase de repente el broche de la falda.

\* \* \*

Las grandes boyas circulares, pintadas de rojo, son como costras que le han salido al mar. Deben escoerle mucho, porque se rasca desesperadamente con las uñas azules de las olas.

\* \* \*

Las grúas eléctricas son unos pescadores de caña en el país de los gigantes. Pescan unos peces monstruosos, que tiemblan colgados del anzuelo.

\* \* \*

Frente al Sardinero hay siempre un patache pintado en la tela del horizonte. Está todos los días en el mismo sitio

– *¿Cuándo llegará a puerto?* – preguntan los habituales de la terraza.

– *Cuándo acabe el verano* – contesta un bañero, que es quien le pintó.

\* \* \*

Nuestra vecinita ha estrenado un primoroso traje de batista blanco. Es como un taco de calendario, con una hoja blanca, que dice:

JUNIO  
21  
VIERNES  
\* \* \*

Es decir: verano

## 61.- ... Y del muelle

*La Voz de Cantabria 22 de junio 1929*

También *Aire del Muelle*, un aire que viene cargado de polvo de carbón y de zumbidos de la colmena laboriosa. Alejandro ha ido con nosotros a sorprender en una de las horas de trabajo a las bravas mujeres que se ganan la vida por derecho, alimentando los almacenes con la sangría de los barcos. Nuestro mayor orgullo es la confianza con que las abejas de la gran colmena nos distinguen:

– ¡Pick, a ver si nos saca mañana!



*Las mujeres del carbón.- Fotos Alejandro.*

La que habla es una chata a quien Asuero se vería negro para encontrarle el trigémimo. No tiene pelos en la lengua; llama a todas las cosas por su nombre; esto es, crudamente. Oyéndola hablar, los varones pacatos se escandalizarían. Pero si son verdaderamente cristianos, rectificarían el mal juicio cuando se enteraran. Nuestra amiga *la chata* ayuda a su marido a levantar las cargas de la casa, trabajando de sol a sol. Tiene una niña, a la que cuida con mimos y fiereza de leona-madre.

Así son todas estas bravas mujeres. El santo obispo Plaza García, el apóstol del muelle, las conocía bien y las aleccionaba con parábolas de bondad. A los que piensen mal de nosotros, por ser amigos de estas mujeres, les diremos que el santo obispo Plaza lo fue también. Y que cuando murió, se las vio teñidas todavía por el polvillo negro de la descarga, desfilar en grupos contritos ante su cadáver.

Las fotografías están hechas, y una pedrea de alegres comentarios las salpimenta:

- *¡Que no paezcamos la boda de la jibosa!*
- *¡Que me se vean bien los zapatos, que me los dio mi novio!*
- *¡A la chata que la saquen con más nariz!*
- *¡Anda y que de ten mulé, hija!*

Gerardo Ayuso pasa disolviendo los grupos como si se estuviese en estado de guerra. – *¡Fuera; cada una a lo suyo!*

Y la *colla* vuelve a formarse. Los cestos parecen sombreros monstruos en las cabezas de estas damas que trenzan extrañas figuras del más extraño cotillón.

La música la ponen las maquinillas de los barcos con su chirrido persistente. Hasta que el almacén ahíto cierra su boca

- *¡No puedo más!* – dice.

Entonces el barco empieza lento la maniobra de desatraque.

## 62.- El Clyde santanderino

*La Voz de Cantabria 6 de julio de 1929*

*La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 31 de julio de 1929*

Si la ría no tendiese esos lazos de la Tornada y del Subiro, verdaderas emboscadas en que el Astillero se agazapa para ver sin ser visto, Santander lo tendría delante de sus muelles como en la luna de un espejo. Y todas las mañanas al levantarse se saludarían la vieja ciudad de la margen Norte y el pueblo floreciente que aspira a ser la ciudad del Sur.

Pero la Tornada y el Subiro ponen por delante los biombos discretos de sus puntas y sus promontorios. Los barcos tienen que enmendar sus rumbos al llegar a esas enfilaciones de la ría. La vista de Santander se pierde para quien sube al Astillero, y la del Astillero para quien baja a Santander. Y al no poder verse todas las mañanas uno y otro pueblo, parece que se hallan más distantes de lo que están en realidad. *Ojos que no ven corazón que no siente*, dice el adagio. Si Santander y el Astillero pudieran verse, se comprenderían mucho mejor y en sus aspiraciones irían de perfecto acuerdo.

En cambio, se quitaría una emoción al viajero que llega por mar. El Astillero es la interesante sorpresa del puerto. Imaginemos un capitán inglés o americano que desconoce nuestra ciudad. La animación y la riqueza de la zona de nuestros muelles le producen una sorpresa grata. Pero mira la margen Sur y solo ve en ella lomas verdes que bajan hasta el mar tras una crestería de montes adustos. Una casa aquí y otra acullá son los únicos indicios de la presencia humana en esa margen. El marino extranjero, fino catador de tierras y bahías, se hará en seguida su composición de lugar: la vida está toda en la margen Norte. En el Sur no hay más que tres o cuatro aldeas, de caserío diseminado.

Mientras madura esta deducción, un gasolero de la Casa consignataria le lleva la orden de proceder al Astillero. El hombre se inclina sobre un plano del puerto y descubre el lugar de destino en el fondo de una canal de codos violentos. Está situado en esa margen Sur que acaba de producirle tal impresión

de abandono y de sierra desierta. Al comprobarlo, se resigna a pasar unos días, los que dure la carga, en un lugar casi despoblado, sin más compañía que la de los aduaneros y los cargadores.

El hombre leva su ancla y empieza a subir. Apenas internado en la ría y cuando las chimeneas de Altos Hornos van quedando detrás de los accidentes de las márgenes, como si todo el paisaje fuese un niño que jugara a esconderse, la capital, con sus suburbios industriales, parece perdida. Empiezan a surgir orillas verdes y lomas con pinos. El capitán piensa en uno de esos puntos de carga que ha encontrado en el Báltico, a muchas millas de distancia de los pueblos, y en los que el barco por la noche queda solo entre los árboles inmóviles, sin otra voz que la del viento y la de los pájaros.

Pero he aquí, que al tomar una vuelta, el aspecto de la ría cambia. Un pueblo de espeso caserío nace ante él. En primer término, un cargadero modernísimo alimenta el hambre de mineral de hierro de ventrudos barcos. El mineral llega graciosamente por la ruta aérea en baldes que se deslizan sobre cables que tiemblan. Los cables, cuadrículando el cielo, simulan un pentagrama y las notas son los baldes cargados de mineral de hierro que los adornan. El viento cuando sopla tiene este pentagrama delante como un músico la página que interpreta sobre un atril.

Pero hay otra charanga que toca perfectamente, y no a intervalos como el viento. La charanga está allí en el punto en que el caserío florece. Todos sus instrumentos son de metal. Timbales, muchos timbales. El redoble alcanza en la sonoridad de la mañana amplias repercusiones. El viejo marino lo conoce enseguida: es el alegre canto de las remachadoras. Mira las márgenes de tipo industrial que encajonan ahora la ría – escorias, hierro que se pudre en el agua amarilla, pabellones obreros, montones de detritus de fábrica – ve también cinco o seis grandes barcos atronados a martillazos y oye, sobre todo, el ruido alegre de las máquinas que golpean las planchas. Y si es inglés, el pensamiento de Glasgow le llena de nostalgia el alma.

– *¡Así es la música con que el Clyde saluda a sus huéspedes* – piensa jubiloso. Delante, tentándole a desembarcar, está el pueblo imprevisto con sus casas modernas, con sus cafetines de ribera, con sus tiendas de efectos navales y con sus talleres y almacenes de varia índole que se escalonan en suave pendiente para beber el agua de la ría.

Al llegar a este punto, el cronista pide humildemente perdón al lector. El cronista no ignora que hay muchos que le tachan de apasionado. El cronista carece de esta virtud negativa – todas las virtudes negativas equivalen

a vicios – que se llama la ecuanimidad. El cronista ignora el secreto de entusiasmarse o entristecerse a medias. Quizá alguna vez no hayamos sido ecuanímenes; pero en la ocasión ésta, si lo somos. Al recordar a Glasgow y al *Clyde*, no queremos decir que el Astillero sea lo mismo. Bien conocemos la diferencia que existe entre la gran metrópoli escocesa y el pueblecillo montañoso que ensaya ahora, como un niño en la escuela, el juego de los humos de las fábricas y del golpear de los martillos, como antes ensayó la construcción de arrogantes fragatas. El Astillero, en su niñez del siglo XVIII, era un niño que hacía barquitos de papel y los echaba a navegar en la jofaina de la ría. Ahora, vestido ya de largo, juega a las fábricas y a los trenes como los hombrecitos.

Bien conocemos esto; pero es el caso que este repicar constante de las máquinas remachadoras, cogiendo al navegante de improviso cuando se desemboca de un paisaje de pastoral, distante el pensamiento de toda idea de forjas y de máquinas, por una asociación de ideas ilógica y arbitraria, si se quiere, pero indudable, desempolva el recuerdo lejano. La idea más fuerte que se tiene de estos estrépitos es Glasgow y el *Clyde*. Y se piensa en ellos, pese a la desproporción de los dos términos de la semejanza.

El Astillero, en estos días en que cuatro o cinco barcos se reparan en un montón confuso; en que los trenes aéreos de las minas vierten su ración de mineral de hierro en la ancha boca de las escotillas de los barcos; en que cien posibilidades inexploradas ofrecen un venturoso margen a las futuras iniciativas, es por lo menos un Glasgow en ciernes, un *Clyde* en embrión: es una semilla de gran centro manufacturero que puede granar con el riego de una inteligencia.

Una inteligencia y el esfuerzo de todos. En esta hora luminosa propicia al optimismo, nosotros hacemos una llamada a la buena voluntad de los hijos amantes del pueblo, Para que los altos destinos del Astillero se realicen; para que sea verdaderamente el Glasgow en que pensamos como el capitán extranjero que sube hasta sus muelles; para que sus remachadoras se cuenten por centenares en vez de por docenas; para que estos cinco o seis barcos que reparan sean un ciento, por lo menos; para que el núcleo industrial iniciado con tales bríos se extienda y cubra todos los regatos y pueble todas las marismas, será preciso que, olvidando dolores pasados, todas las manos aptas empuñen el mismo martillo y todos sean ejecutantes en la orquesta alegre de las remachadoras.

Sabemos que pedimos mucho; pero mídanse las proporciones de nuestro sueño y se verá lo que se precisa para realizarle.

El Astillero espera, como esperó en todas sus crisis desde que aquel buen Rey Carlos III anunció sus destinos, cosiendo en sus prados la condecoración del Arsenal. El Astillero espera con sus vastas marismas, que pueden albergar nuevas ciudades industriales; con sus regatos, que son promesas de canales fabriles; con los cargaderos de sus minas, que lloran lágrimas de hierro como novias que despiden a sus amantes sobre los barcos que les dicen adiós ... El Astillero espera y son sus buenos hijos los que tienen el deber sagrado de no malograr sus esperanzas.

El capitán del barco extranjero ha llegado frente a las remachadoras que cantan. Como un *diletanti* de la buena música, las escucha en silencio. Y vuelve a pensar en Glasgow y en el *Clyde*, como el melómano piensa en Wagner cuando oye sonar un organillo.

¡Viejo capitán, que vuelvas un día y que la semejanza sea más cierta! El Astillero te debe esa compensación. Que al pensar en Glasgow, tengas un Glasgow delante de los ojos, Y que tras los codos de la Tornada y del Subiro, el humo en el aire denuncie la emboscada de un pueblo que quiere esconderse en el biombo de la ría y no lo consigue, por ser tan grande que su cabeza se destaca.

PICK

## 63- La fonda de los capitanes

*La Voz de Cantabria 9 de julio de 1929*

*El Diario Vasco.- San Sebastián 8 de septiembre de 1956*

El amigo nos dijo:

– *Vamos a almorzar.*

Y nos fuimos con él, por las calles del pueblo pequeño, enternecidas por la lluvia.

El pueblo pequeño es todo fábricas y huertas. El olor acre a carbón quemado y a grasas en descomposición, lucha con el perfume de los rosales y no se puede saber quién vence. Las calles de este pueblo, muchas de sus calles por lo menos, son unas callejas silenciosas entre tapias de huertas. Por ellas vamos hasta el alto edificio en cuyas fachadas campea como un guiño exótico el nombre del hotel.

Cuando entramos en su zaguán, el recuerdo se agolpa en nosotros y le decimos a nuestro amigo:

– *¡Aquí hemos comido hace veintitantos años!*

El amigo sonríe, porque esta observación nuestra le permite apreciar toda la importancia de su juventud. Hace veintitantos años, nuestro amigo jugaba al aro en esta misma plazoleta de árboles frondosos con que se abanicaban las ventanas del gran hotel de este pueblo pequeño.

Nosotros seguimos recordando:

– *Si; veníamos a este mismo hotel con los capitanes de los barcos. Cuando esto ocurría, el corazón se nos ensanchaba. Era nuestra primera actuación como hombres. Los capitanes pedían unas comidas fastuosas, requebraban a las camareras y se daban mucha importancia entre los ingenieros ingleses de las minas, que eran los demás comensales. A nosotros nos parecía todo aquello cosa de sueño; y luego, cuando oíamos hablar de grandes hoteles de Biarritz y de Montecarlo, nos los imaginábamos así, con un gran trincherero de nogal tallado, con unos discretos visillos en las ventanas y con un anuncio policromo de la Cunard Line, en que se ve a un vapor de tres chimeneas, cor-*

*tando con el cuchillo de su proa, una mancha añil que en el cromó ostenta la representación del agua.*

Nuestro amigo nos dice:

– ¡Buena memoria para recordar todo eso!

No; no es buena memoria; nosotros no tenemos buena memoria. En las lejanías de nuestra vida, los panoramas se confunden, como el paisaje que se deja atrás, cuando se trata de recobrarle desde una vuelta del camino. De los pueblos grandes visitados en lejana fecha, solo nos quedan contornos estelares, remembranzas confusas, rasgos comunes. Igual Cardiff que Hamburgo. Todo lo genérico y distinto se esfumó. Pero, en cambio, la imagen de los pueblos pequeños resurge enérgica como una placa fotográfica a la acción de los reactivos. Ardrossan y Ayr, Chantenay y Barry Dock, el Astillero y Portman, se colorean e iluminan cuando volvemos la vista a ellos; y distinguimos, una a una, sus calles. Allí, en aquella esquina – recordamos – había una tabaquería. Y pensamos en la tendera, y su nombre fluye en nuestros labios. En tal plaza – seguimos sin que el recuerdo desfallezca – vivía aquella señora española de Gibraltar, casada con un notario inglés, y que tenía una niña rubia como el oro; aquella señora que nos llevó a comer a su casa con su familia y que nos miraba con ojos de madre sin otro título por nuestra parte que el de ser mozos y españoles.

Todos los episodios de los días vividos en los pueblos pequeños tienen un valor de intimidad; una raíz sagrada que no tuvieron nunca las horas de los pueblos grandes. Y es que el bosque impide ver y amar los árboles. Los árboles de huerta, los cinco o seis árboles amigos que nos dan su sombra y su gracia sin que nada se interponga entre ellos y los ojos, son los que siempre tenemos presentes en nuestras alusiones al reino forestal.

Es por todo, sin duda, por lo que recordamos de pronto tantas cosas viejas de este pueblo pequeño. El comedor en que estamos sentados tiene la misma pátina familiar y cosmopolita que tenía entonces cuando lo frecuentábamos con los capitanes. Esa mesa servida y reservada, con las sillas caídas sobre el mantel para indicar que está tomada, acaso nos ha estado esperando durante veintitantos años. El viejo reloj de caja inglesa, parece parado en la misma hora en que lo dejamos cuando nos despedimos. Y viene a servirnos una señoras de aspecto bondadoso, con aire de ama de casa, que rima muy bien con el gran comedor familiar, sencillo y severo, sin ese aire impertinente y *parvenu* que tienen la decoración y el mobiliario de los comedores de los nuevos hoteles.

Empezamos a enunciar nombres de marinos que vimos alguna vez en este comedor. *Uno se ahogó* – nos dicen – *las hijas vivieron en el pueblo hasta que se casaron*. Una nueva generación separa la hora actual del recuerdo. Otros desaparecieron en la vida, que es el mar más hondo. Y no dejaron rastro. Más ahogados que los ahogados, ninguna voz amiga, como una ola misericordiosa, arrojará sus nombres a nuestra playa.

Melancólicamente decimos en un rezo los versos de Juan Ramón Jiménez:

*“Y ... un aroma confuso de fechas y de cifras,  
me va entre luz y sombra, raramente envolviendo”*

El pueblo pequeño tiene una aristocracia de capitanes y de maquinistas de barco. El nombre de don Gonzalo Abad se pronuncia asociándole siempre al recuerdo de grandes gestas náuticas. Aquí venía, entre viaje y viaje, a descansar y a vigilar el mar en su descanso, desde una ventana abierta, como un gran ojo sobre el puerto. Y los que no pertenecían al linaje de capitanes y maquinistas, gente de fortuna a los que el mundo había vendido sus secretos, formaban la milicia ciudadana del mar: eran los guerrilleros de la ría.

Tal, esta estirpe fuerte de los Castillo, ahora agarrada a la ribera con uñas de anclote. El fundador de la dinastía fue cabo de mar: todos los hijos, prácticos del Astillero y de Santander. Los nietos, hombres de barquía y de pinaza, armadores, negociantes del muelle, intérpretes de barcos, comisionistas ... Esta gente se asoma a las aguas como a una finca suya. Una finca que ellos y sus mayores araron muchas veces con el arado de sus timones y sus remos. Tienen, por tanto, derecho a sus cosechas. Y por eso alzaron sus casas a la orilla del agua, para recibirlas, como el labrador alza sus pajares en el linde mismo de las eras.

Así, la gente de este pueblo pequeño, a diferencia de la gente de otros pueblos pequeños, habla del mundo con esa familiaridad que da el trato constante. Parece que cada uno de estos hombres ha tenido el globo terráqueo entre sus manos, acariciándole como un juguete. Y es que entre ellos han pasado gentes de todas las tierras, saludándoles en todos los idiomas. Cuando ellos no han ido al mundo como los capitanes y maquinistas, es el mundo el que ha venido a ellos, sentándose a las mesas de esta fonda de los capitanes en que estamos sentados ahora.

Y que acabe la crónica Juan Ramón:

*“Aire agudo que llega al fondo de la vida,  
de donde se levantan sin que lo sepa nadie,  
recuerdos melódicos de historias de otro tiempo,  
que todavía huelen dolientemente a carne ...  
Y, solo en su nostalgia, el pensamiento se hunde  
en abismos fantásticos, inmensos e inefables  
de los que no quisiera que lo sacaran nunca  
... prisiones que parecen rejadas de rosales”.*

PICK

## 64.- El latín de los barcos

*La Voz de Cantabria 14 de agosto de 1929*

El diálogo de banderas, de barco a barco y de barco a semáforo, es el latín de la navegación. Ya una vez dijimos que la navegación a vela representaba en el mar lo que las humanidades en nuestra cultura. Y en esas humanidades las banderas del código eran el latín: la suprema sabiduría y la suprema elegancia. En la vida moderna la elegancia y la sabiduría suponen poco. Las humanidades también. Una ciencia nueva ha surgido que cultiva solo los conocimientos esenciales. Es lo que se llama ciencia práctica. Leyendo a Cátulo y a Virgilio en su lengua, no se fabrican pares de zapatos, ni se vuela, ni se rueda sobre motores; no se construyen ferrocarriles ni tranvías; no se vive, en suma. Del mismo modo, saliendo ahora a la mar en un *brick* o en un *clipper*, no se baten *records* de distancias ni pueden hacerse viajes comerciales. Sin embargo, navegar en un viejo velero es una cosa bella, como lo es hablar en la lengua excelsa que se ha refugiado en el rito de nuestra Iglesia. Para ser fundamentalmente marino hay que conocer la navegación a vela; para ser fundamentalmente sabio hay que conocer las humanidades y el latín.

Los alemanes, gente sólida, enemigos de toda frivolidad, nos enseñaron un día esta lección. Fue cuando visitamos, reciente aún la catástrofe de la guerra, el barco-escuela *Niobe*. Nos recibieron a su bordo unos hombres sobre los que pesaba la tristeza de la derrota y el esfuerzo de cuatro años espantosos, coqueteando con la muerte, en el vientre de los submarinos. Aquellos hombres hablaban en latín y adiestraban a los nuevos marineros en un buque con aparejo de goleta. Entonces comprendimos porqué Alemania era tan grande y porqué a la larga sería invicta. Por ese sentido de disciplina y método con que construye todo: hombres y pueblos. No se olvida de los cimientos nunca; y los cimientos para ella son esas enseñanzas fundamentales que otros pueblos nuevos tienen en poco.

Decíamos, antes de que la digresión nos arrastrase, que el diálogo de las banderas en los mástiles de los buques es el latín de la navegación. Lengua muerta que, como el latín, se va olvidando. Hoy el latín se ha refugiado en

los misales y el idioma de las banderas, en las pulseras y petacas, sobre las que estampan los joyeros con piedras preciosas y esmalte las banderas que corresponden a las letras del nombre del destinatario.

Los grandes descubrimientos científicos como la telegrafía sin hilos, van haciendo inútil el alfabeto de banderas. Antes, cuando dos barcos se encontraban o cuando uno de ellos pasaba ante un semáforo de recalada después de meses de aislamiento en un viaje penoso, el instante tenía verdadera solemnidad. De barco a barco, o de barco a semáforo, se cambiaban las primeras noticias. Sobre el puente de mando, capitán y oficiales, catalejos o gemelos en ristre, espían el delgado mástil que, como una lengua finísima, se disponía a hablar. Las banderas subían por la flotante driza, coquetas y graciosas. El viento las despeinaba, las obligaba a un baile loco y tardaban mucho en conocerse. Cuando su identidad no tenía duda se descifraba el jeroglífico con arreglo al libro clave. Y otras banderas subían por las drizas del buque interpelado como contestación. No era mucho lo que así podía decirse, pero tenía una elocuencia de que carecen hoy los largos mensajes que vierte en los horizontes y en el mar la telegrafía sin hilos. Y en los momentos faustos, los navíos se engalanaban con ese telégrafo como el hombre dichoso que, enloquecido por el júbilo, se adorna con toda la riqueza de su pompa verbal. No hay nada más bonito que las banderas – letras del código adornando como lazos de novia las drizas navegantes –. Porque todas estas banderas, bonitas y leves, suponen una alegoría policroma. La A, blanca y azul, es un trozo de cielo en días de bonanza. La B, roja tiene un significado fatídico: la arbolan los buques para anunciar que llevan a bordo fuego o explosivos; el gallardete de la C, blanco con un disco encarnado en medio, es el sol sobre un mar de nieve; la D, azul con disco blanco, es una isla de ensueño entre las aguas ... Hay banderas tristes que sobrecogen a quien las mira y que pueblan el pensamiento de ideas lúgubres. Tal la Q, amarilla como la peste, con la que se pide sanidad. Tal la L, cuarterones amarillos y negros, que señala a bordo la presencia del cólera. El gallardete de la C, quiere decir sí; el de la D, no. Pocas banderas han flotado con más emoción en el viento. Han sido el fin de muchas ansias y la certidumbre de muchas penas.

Todo eso se acabó. Como el latín, el progreso lo va retirando de la vida diaria. Todavía en los pañoles de los barcos hay un lugar para el telégrafo de banderas. Todavía se emplean algunas letras convencionales: la Q, la B, la P, la S ... Todavía un modo de adornar los barcos es vestir su jarcia con las bellas banderas multicolores. Pero la edad de los semáforos pasó. Las cejas de la

costa las ocupan ahora las estaciones de Marconi. En vez de mástil que ofrecía al viento el pentagrama de sus drizas, se alzan las antenas inexpresivas y ceñudas, como árboles sin hojas y sin ramas, de las estaciones inalámbricas. Ya se ha matado la emoción de pasar ante los semáforos, gemelos en mano para descifrar el jeroglífico de las banderas. Al suprimir las complicaciones, al simplificarlo todo, al hacer la navegación y la vida llana como una gran vía de asfalto, hemos suprimido también el interés y la belleza.

Uno de los mayores encantos de la vida del mar era la incertidumbre. Ya salir al mar no es quedar aislado. Desde la cabina del *Mauritania* o del *Bremen* se puede ir dialogando con los amigos o parientes que quedan en los puertos ¿Para qué las banderas? Como un juguete inútil se la hemos cedido a los joyeros, que son la infancia de la civilización, para que hagan con ellas iniciales y nombres en las tapas de las tabaqueras o en los colgantes de los brazaletes femeninos. Es el latín de la navegación; un latín que pasa también a los misales – siquiera éstos sean unos misales frívolos – porque las lenguas de presa, que tienen letras como garras, necesitan todo el mundo habitado para sus cazas implacables. Había demasiado arte y demasiada poesía en ese izar y abatir banderas en las drizas graciosas que combaba el viento. El mundo necesita hoy más concisión y más rapidez: y Marconi ha inventado su lenguaje sin elocuencia. Por cierto, que nosotros estamos asistiendo a las últimas clases de latín. Los cruceros de nuestra escuadra, surtos en el puerto, cambian tiernas palabras todos los días en el idioma de las banderas, que es el idioma de los ojos. Los barcos se entienden mirándose, como gentes que bien se quieren, sin que Marconi, el prosaico intérprete, intervenga. De sus mástiles cuelgan siempre confidenciales flámulas: ya es el ajedrez azul y blanco de la N; ya la cruz amarilla, sobre campo rojo, de la R; ya el fondo amarillo, con su disco azul, de la I ... ¡Bellas palabras de colores, flores de driza que parecen imaginadas únicamente para ilustrar cuentos de niños!

De barco a barco, de bandera a bandera, parece cambiarse el diálogo doloroso:

– ¡*Vámonos ya; el progreso nos arrincona; el siglo XX no nos necesita!*  
– ¡*Espera!; el muelle está lleno de niños y de mujeres; alegrémosles por última vez ...*

Luego las banderas bajan solemnes, como cadáveres que caen en la tumba. Solo queda a popa, flotando fiera, la bandera de España, reina orgullosa que tuvo como pajes en su corte de espumas a las demás banderitas muertas.

## 65.- La escuadra

*La Voz de Cantabria 15 de agosto de 1929*

A una madrileña

*Me preguntaba usted, mi bella amiga ¿qué puede verse en Santander?*

Yo, cogido un poco de improviso, me convertí en una guía oficial del veraneo o en un dependiente de la Delegación provincial del Turismo, y de dije así, si la memoria no me engaña:

*– Tiene usted espectáculos en el Teatro y en el Casino; tiene usted regatas y un certamen regional de bolos; corridas de toros; y de vez en cuando, té, bailes y verbenas en los hoteles del Sardinero y en alguna Sociedad aristocrática como el Real Lawn Tennis. Tiene usted, además, las excursiones por la provincia.*

Y empecé a desarrollar la cinta de todos los posibles itinerarios y puse verdadero fuego en el elogio.

*– Pero – me atajó usted –: la mayor parte de esas cosas son inasequibles para mi y no constituyen propiamente un espectáculo. Las excursiones por la provincia las he hecho casi todas y algunas me han agradado sobremedida, pero usted comprenderá que no es cosa de pasarse todo el verano en los caminos. Yo le preguntaba a usted por algo propio de este pueblo. San Sebastián desarrolla admirablemente durante el verano programas vascos que dejan un grato recuerdo de cosa exótica en quienes los ven ...*

Confesamos que estuvimos torpes, porque sólo se nos ocurrió decir:

*– Ya hemos citado la nota típica; el certamen regional de bolos ...*

Usted, mi bella amiga, habrá sabido disculparnos la impertinencia. Los bolos, con ser tan interesante para los iniciados en el juego, no es espectáculo para una dama que lo ve jugar por primera vez. Yo le agradezco a usted, amiga mía, la absoluta corrección con que dominó el impulso de llamarme idiota. Me lo llamó usted con los ojos, pero yo le agradezco a usted que no me lo llamase de palabra.

Y, sin embargo, yo hubiera podido evitar la lamentable situación con haberme acordado de que teníamos en el puerto una escuadra. No se ría usted

sin haberme oído. Usted, metida en la claraboya de su hotel, circunscripta al tapiz de la playa y a los atardeceres en el Casino, no se ha dado, sin duda, perfecta cuenta de lo que significa una escuadra en una bahía como la nuestra. Acaso ha visto desde lejos los barcos al pasar alguna tarde entre el torbellino humano del muelle. Pero iba usted demasiado aturdida, indudablemente, por la conversación de sus acompañantes para prestar mucha atención a un detalle del puerto ... Y, sin embargo; allí estaba el *clou* de nuestro veraneo, lo que probablemente la hubiese indemnizado de sus horas blancas, de esas horas que usted declara que no puede emplear ...

Amiga mía, aún es tiempo. Dedique usted un poco de atención a la escuadra.

### El escenario

Nuestra bahía es un gran escenario que un empresario un poco loco dispuso para la ópera wagneriana, como si esa ópera pudiese ser el género habitual que en tal escenario se cultivase.

El escenario enorme se pasa años y años esperando la *mise en scene*. Muchas veces tiene que conformarse con modestas tramoyas. Pero cuando el gran espectáculo llega, en ninguna parte luce tanto como aquí. ¡Ríase usted, mi bella amiga, de la Scala de Milán o del Don Carlos de Lisboa! La Walkyria en nuestra bahía tiene verdadera importancia. Ahora, precisamente, tenemos temporada de ópera: la ópera es la escuadra. Sólo por ver la escuadra en Santander, merece la pena de haber venido aquí de veraneo.

### Los divos

Los divos son esos cuatro barcos modernos – todo ángulos rectos, planos que se cortan y enrejados de telegrafía sin hilos en el aire – que constituyen el núcleo de nuestra futura Armada. Son el *Almirante Cervera*, el *Príncipe Alfonso*, el *Méndez Núñez* y el *Blas de Lezo*. Grupo de ballenas que tienen a su cargo otro grupo de ballenatos jóvenes – los submarinos – a los que amamantan durante la noche.

Fondeados a la gira, los cuatro grandes barcos describen con su eslora amplios círculos que dividen en cuatro grandes zonas de calados las aguas del puerto. El *Príncipe Alfonso* está en la Huera; el *Méndez Núñez* y el *Almirante Cervera* en la Osa, y el *Blas de Lezo* en el antiguo Banco del Bergantín. Forman de noche una línea de luces, y de día una línea de masas. Esos mismos cuatro barcos, acostados a un *docke*, carecerían de perspectiva; en el agua de un río

– puertos de río son casi todos los grandes puertos – quedarían comidos por la polilla industrial de las márgenes ...

Pero en el escenario de la bahía de Santander, las masas se agigantan. Se diría que un cristal de aumento se interpone entre los barcos y el público del muelle. El espejo de la bahía multiplica las imágenes y las embellece. En el escenario de la bahía, cada uno de los cuatro barcos es un divo.

Y todo Santander – hasta las calles más alejadas del mar – ha quedado lleno de barcos de escuadra y de marineros vestidos de blanco que van en grupos por los paseos chicoleando a las muchachas.

### La ilusión de las muchachas

¿Usted no ha visto, amiga mía, la ilusión de las muchachas del puerto, ahora que la escuadra está entre nosotros? Siempre las mujeres, y más si las mujeres son jóvenes, es decir, románticas, sintieron una atracción vivísima hacia los bellos uniformes: uno de la Escolta, mejor que un húsar; un húsar, mejor que un artillero; un artillero, mejor que un infante. Pero mejor que todos, un marino. La *romanza de Molinos de viento* sigue enterneciendo a los corazones, con música de Luna, (¡Música de Luna, rayo de Luna, romanticismo, veinte años!) Un marino es siempre la aventura, bajo un bello uniforme. Por eso le prefieren las muchachas sensibles.

A estas horas toda la dotación de la escuadra, desde la oficialidad hasta la fila, tiene un corazón que late al par del suyo en Santander. Por la tarde emparejan en los paseos. Las muchachas visitan los barcos. Todas las tardes se ven en las toldillas siluetas gráciles que lo preguntan todo:

– ¿Para qué es esta rueda?.

– ¿Cómo se dispara un cañón?

Y hay siempre un marino que responde:

– ¡Se dispara con la llama negra de sus ojos!

### Maniobras

Algunos días – ayer uno de ellos – los barcos de combate alzan sus anclas y salen del puerto procesionalmente, agitando como despedida sus pañuelos de humo. Marchan en este orden: el *Príncipe Alfonso*, el *Cervera*, el *Méndez Núñez* y el *Lezo*.

¿No sabe usted, amiga mía, que en mis años mozos quise ser poeta? Fracasé, como en todo; pero de aquella locura me quedó la monomanía de

rimar. Así ayer, viendo los barcos por el abra, quise hacer un poema que, afortunadamente, no pasó de la tercera estrofa. He aquí lo que hice:

*“En la clara mañana  
van del brazo a la mar, Neptuno y Marte;  
llevan en cada driza de mesana,  
como ave cautiva, un estandarte.  
Plataformas movibles, baterías  
a ras del agua, chimeneas chatas,  
palo truncados, ¡ay los viejos días  
del lento navegar de las fragatas!  
Dí, viejo: ¿cuántos años han pasado  
de Trafalgar hasta Jutlandia?  
– ¡Apenas  
un siglo !  
– ¡Y se han cambiado  
las altas catedrales en ballenas!  
El bando de ballenas gana el mar;  
atrás se quedan la ciudad y el monte,  
y es en el triunfo de la luz solar,  
cada silueta gris como un lunar  
que mancha el horizonte”*

Hacia el fin de la tarde los barcos vuelven hacia el puerto.

*Recomendación  
¡Véalos usted entonces, amiga mía!  
¡Véalos con la ilusión de las muchachas pueblerinas,  
que cantan en silencio  
la romanza de los Molinos de viento!*

## 66.- Mientras sopla un viento de regatas

*La Voz de Cantabria 25 de agosto de 1929*

### Punta Rabiosa Beach

Está de moda la margen Sur. El *chalet* del Real Golf de Pedreña mira retador al *chalet* del Real Lawn Tennis de la margen vieja. Tiene la insolencia de los pocos años. A esa edad se mira siempre así a los que llevan cabellos grises. Ya los tendrás tú también, *chalet* recién nacido y deporte recién importado, y entonces adquirirás esa grave elegancia de *gentleman* maduro con que el *tennis* sonríe al contemplar a través del agua tus travesuras infantiles.

Pero, mientras ese momento llega, la moda eres tú, y más que tú, la moda es esa margen Sur que hasta hace poco fue verdadera tierra de *no man's land* – tierra de nadie – de la que eran monarcas únicos los carabineros. El carabiniere de guardia de Pontejos o en Somo suspiraba y lloraba su suerte viendo las casas de la ciudad en una perspectiva distante. Consideraba su destino como un destierro. Y bien lejos estaba de pensar que llegarían días – los de hoy – en que su destierro sería envidiado por todas las gentes felices. Y que los arenales que le vieron solo en la guardia monótona estarían poblados por la más encumbrada aristocracia.

La tierra ribereña, que antes no era de nadie, hoy es tierra que se blasona con escudos de las casas históricas. Donde antes se sentaba con el fusil sobre las piernas el carabiniere de guardia en Pedreña, hoy se sienta el duque de Alba con el fino bastón de *golf* como espada. Lo que no ha cambiado es el paisaje: tiene la misma majestad severa de cuando las fragatas y los bergantines, por faltarles la virada en el puerto, iban a perderse en sus arenales de color canela. Está de moda la margen Sur. Y si el *golf* compite con el *tennis*, la playa de Punta Rabiosa – Punta Rabiosa-Beach, porque así en inglés deben llamarse las playas de moda – compite con las playas históricas de la margen Norte. Compite y las vence.

Todavía le faltan a esta playa nueva la muchedumbre y la reglamentación, y precisamente por eso, su tono es más fino y más aristocrático. Van allí solo

las familias privilegiadas. Llegan cuando el sol muerde el meridiano, en unos gasolinos resplandecientes. Van las *nurses* con sus cofias de lugareñas bretonas o alsacianas rigiendo la pollada de niños tostados de sol y ahítos de aire. En la playa la *nurse* arma la tienda de campaña portátil o el gitantesco quitasol de lona listada de rojo. A su sombra se pone a hacer ganchillo o lee una novela inglesa o alemana. Los niños se desnudan y se rebozan en la arena. En otros gasolinos van familiar enteras, matrimonios jóvenes, que se bañan en la espuma viva de la rompiente y que nadan contra la resaca terrible del puerto. A las doce, Punta Rabiosa-Beach presenta un aspecto pintoresco y brillante de playa yanqui. Los mozallones baten el agua con el remo de sus piraguas canadienses. Tiendas de campaña, sillas de lona, gasolinos brillantes, yolas, nadadores, tertulias bajo el sol ... Es una estampa de playa yanqui sin reglamentos, sin restricciones, en una grata lejanía de todo convencionalismo y protocolo. Con este mundo aristocrático se mezclan los valientes pinaceros del Astillero y de Las Presas, que cargan sus barcas chatas de la fina arena del *sable*, para venderla en Santander.

Gildo Castillo, como un jefe de tribu, vigila las faenas y alecciona a sus hombres. Los pinaceros metidos en el agua por necesidad, han llegado a intimar con los aristócratas que buscan el agua por placer. Ya se conocen unos a otros. El brillante gasolino de las *nurses* de cofia, cuando se cruza con las barcas chatas de la arena, las saluda cordial. Con la cordialidad con que el verdadero señor saluda a los humildes al hallarlos en la senda del monte.

Punta Rabiosa-Beach es un oasis de aristocracia abierto en el abigarramiento confuso de las playas santanderinas.

### Viento de regatas

Eran treinta balandros, los contamos, ciñendo en el abra el viento fresco del N.E., un viento de regatas magnífico, que hinchaba las velas como vientres hidrópicos, y parecía a veces hacerlas estallar. Eran treinta velas blancas, treinta ovejas de un rebaño que guiaba hacia el redil del puerto el silbo de un pastor. Perros de este rebaño eran los gasolinos y los remolcadores, que ladraban furiosamente con sus motores y sus escapes de vapor.

En el rebaño blanco había una oveja que tenía unos raros vellones negros: un balandro de la Casa Real que regía en persona el Rey. Se distinguía por unos foques negros, junto a su mayor blanca. No sabemos si ganó, pero le vimos ir delante en las vueltas del abra. A su lado ladraba un perro de cabaña: el

*Falkun-Tu-Zin*. Aquella oveja era la joya del rebaño y el fiel mastín la iba dando guardia en saltos graciosos sobre los pedruscos del camino: las olas.

### Una jaula de números

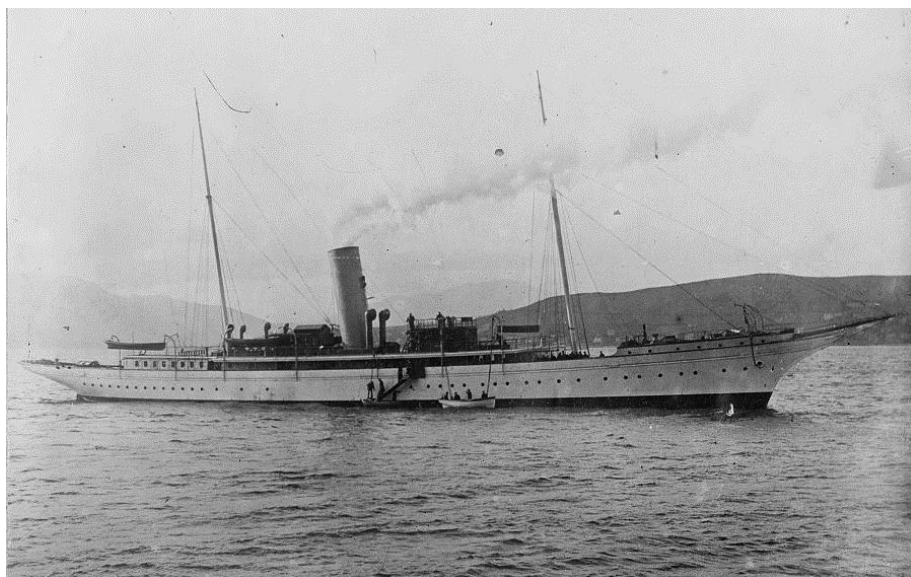
Con este viento fresco de regatas, el cristal del escaparate del puerto se ha bruñido como con una esponja. Y los bellos juguetes, que son los yates de vapor y vela, lucen ante la muchedumbre boquiabierta que se asoma al muelle. El escaparate del puerto parece una reproducción en miniatura de Cowes, en la semana grande. Sólo falta para darle tono, la grácil silueta de la vizcondesa de Lascelles – la princesa María – o de la duquesa de York, esposa de un hijo de los Reyes. Pero si no están las princesas británicas están los grandes yates que en Cowes las albergaron más de una vez. Está el *Eros*, blanco como una novia y con el oro de sus metales acariciados por el sol. En el *Eros*, palacio blanco, pasea su dueño, el barón de Rothschild. Sólo con este nombre, la bahía se convierte en una ventanilla de Banco. Todos los empréstitos de todos los Estados del mundo vienen a remolque de este yate audaz.

Y está el *Goizeco-Izarra*, en cuyo puente bajo fuma su pipa Sir Ramón de la Sota, el pastor de los rebaños marinos de España. Sir Ramón tiene una cabeza noble y marina: una cabeza que es una jaula. En esa jaula viven, como aves raras, todos los números. Cuando la puerta de esa jaula se abre, los números vuelan y van a posarse en las arenas y en las olas. Y entonces la tierra y el mar se pueblan de negocios: astilleros, altos hornos, navieras, minas, ferrocarriles ...



*El empresario, político y naviero  
Ramón de la Sota Llano.*

El *Goizeco-Izarra* va paseando esta jaula preciosa por todo el mundo. En Santander, para ver las regatas, la jaula está cerrada herméticamente. Las cifras quedan dentro viendo tras de las barras de los ojos la gracia de mujer de los balandros. Sir Ramón, sentado en su toldilla, fuma su pipa y acaricia a sus pájaros, que soltará sabe Dios donde, para que hagan su nido y empollen oro. Tras de Rothschild y de Sir Ramón, un cortejo de yates menores. Y cruceros. Y submarinos. Y trasatlánticos. Y panzudos barcos de carga que apoyan sus ocho mil, sus nueve mil toneladas sobre el muelle.



*Yate Goizeco-Izarra.*

No era Cowes sólo nuestro puerto ayer: era también Southampton. El yate iba del brazo a los cafés de marineros con el *tramp*, con el submarino y con el crucero.

### Las dos gitanas en el muelle

Y en la animación moderna y cosmopolita del muelle, la vieja mancha detonante de trajes de zarzuela de dos gitanas. ¿Quién las llevó allí? ¿Cómo surgieron oportunas con su perfume nómada y su gesto salvaje? Esperaban

sin duda por encargo del Patronato de Turismo, que el barón Alfonso Rothschild desembarcase. Al barón Alfonso Rothschild, fino catador de exotismos, el detalle le hubiese encantado. En su cuadernillo de notas hubiese escrito una líneas a propósito de la *vielle Espagne* y de las *filles brunetes* que nacen como flores rojas a la orilla del mar.

El barón Alfonso Rothschild no las vió sin duda, y es lástima. Porque por él estaban en el muelle las dos gitanas de trajes de zarzuela, dispuestas a hacer patria a su modo, diciendo al fabricante de millones:

– *¿Te la digo salao?*

El barón Alfonso Rothschild hubiera pagado la zalamería con un millón. Abuelos suyo pagaban a ese precio claveles para sus ojales en el vestíbulo de la Opera.

PICK

## 67.- ... Y nos cogió de sorpresa

*La Voz de Cantabria 29 de agosto de 1929*

De muy antiguo nos lamentábamos de que en Santander todas las cosas carecían de preparación. Venía el suceso y nos cogía distraídos leyendo un periódico en medio de la vía. Y si el suceso tenía la fuerza de un tren, nos arrollaba, y durante muchos meses se estaban recogiendo piltrafas de pueblo en una espuerta.

– ¡Es imperdonable! – pensábamos luego –. *Un tren que tiene su hora anunciada. ¿Por qué no ha de haber más cuidado?*

Para que hubiera más cuidado esta vez, con motivo de la regata Plymouth-Santander, se empezaron los preparativos hace muchos meses. Digamos en honor de quienes lo preparaban todo, que la organización ha sido perfecta. Han funcionado comités de recepción, de propaganda, de festejos ... Se ha contado con la cooperación valiosísima de la Armada y de la Aviación. No se ha regateado ningún recurso. Una cadena de submarinos y de torpederos, tendida desde Ouessant, iba avisando hora por hora el paso de los yates de la regata con rumbo a nuestro puerto. Así, ayer por la mañana, los periódicos publicaban una serie de radios, a este tenor:

*“Submarino C-10” – A las 12-40 comunico a la voz con la goleta española de dos palos María del Carmen, de Echevarrieta, andando a trece millas con mar llana y viento S. SO., a 220 millas de Santander”.*

Este radio cae en manos de nuestro redactor deportivo. Nuestro redactor coge papel y lápiz y saca una sencilla cuenta. Consiste en dividir el número de millas que separan al *María del Carmen* de nuestro puerto, por el número de millas que por hora anda el yate. El resultado es la cantidad de horas que se precisan para que el referido barco, con el mencionado andar, cubra esas millas; es decir, que llegue a nuestras aguas.

Y nuestro redactor, ingenuamente, dando a las matemáticas todo el valor que tenían “en el estúpido siglo XIX”, anunciaba ayer en LA VOZ DE CANTABRIA que la hora probable de la llegada de los yates era una de las veinticuatro del día de ayer.

Ítem más: para que el público no experimentase impaciencias, se había dispuesto que el Club Marítimo anunciase con un cohete la noticia de haberse avistado a cada yate, y con el disparo de una bomba, su paso por la enfilación de llegada.

Además, se había establecido un campamento de “escrutadores del mar” en la isla de Santa Marina. Era imposible que con tanta precaución, uno de los yates de la regata cogiese al pueblo desprevenido.

Y sin embargo ...

Nosotros tenemos desde hace años, la costumbre de pasarnos en el mar las mañanas. Es un sistema que le va bastante bien a nuestra salud. Es un aislador maravilloso que nos libra de contactos impuros y un puesto de mira que nos brinda a veces espectáculos que valen la pena: el paso lejano de los trasatlánticos, la alegría de los pescadores ante una buena pesca o la gallardía de los pataches barloventeando para entrar.

Ayer mañana, a cosa de las diez, vimos una imprecisa mancha blanca en el horizonte, al N. W. de Cabo Mayor.

– *Debe ser un balandro de la regata* – pensamos para nuestro capote.

Luego a las doce, cuando los yates salían a la anunciada regata local, nosotros, también en el mar, veíamos el mismo punto blanco perfectamente identificable: era un *schooner* de recreo: un galgo del mar, y podía hallarse a unas siete u ocho millas del Faro.

– *Es el barco de Echevarrieta que han anunciado los submarinos* – pensamos – pero en alta voz esta vez.

Un compañero nos replicó:

– *No puede ser. Ese barco debe estar ya identificado. Cuando nadie sale a recibirle, es que ya saben todos a qué atenerse. El Club Marítimo no ha disparado los cohetes de aviso ...*

Estábamos frente a Santa Marina y vimos cómo entonces los “escrutadores del mar” empezaban a alzar su vivac sobre las peñas de la isla. En aquellos momentos procedían a izar el mástil de señales.

Y el *María del Carmen* navegaba ya resueltamente en demanda de puerto. A aquella hora, las doce del día, el “Dornier 16” se hacía a la mar y pasaba, en su vuelo, precisamente sobre el alta y limpio velamen del bello yate español, que llegaba el primero en la reñida prueba. Y en el Club Marítimo no se disparaba ningún cohete. Ni en la ciudad se sabía nada.



*Yate Maria del Carmen Ana. Regata Plymouth - Santander.*

*Archivo Horacio Echevarrieta Gangoiti*

Cuando ya el yate estaba en la enfilación de Cabo Mayor, hicieron por él tres de los balandros, que se separaron de su regata – la regata local –, dos o tres gasolineros y dos remolcadores: el *Tritón* y el *San Martín*, de la Junta de Obras del Puerto.

Fue el único público que presenció la llegada del primer balandro de la regata, cuyo recibimiento se había estado preparando durante meses.

Cuando el *María del Carmen Ana* cortó la enfilación de llegada, abatió sus foques y tomó un remolque del *Tritón*. Así remolcado y como de incógnito entró en el puerto.

Nadie había esperándole. Entró lo mismo que si viniese de voltejar por el abra. En el barco que nosotros estábamos se tocó el silbato en su honor. Hecho insólito que no tuvo eco.

El *María del Carmen Ana*, cuyos pasos se venían siguiendo desde Ouesant y que estaba a la vista del puerto desde primeras horas del día, “había llegado de improviso”. Nos había cogido de sorpresa. ¡Malditos sean los inconvenientes!

Menos mal que nuestros bravos pescadores – ellos que no tenían ninguna obligación – llevaron a cabo, horas después, cuando lo supieron, una hermosa manifestación en honor del señor Echevarrieta, ante el cual pasaron con sus vaporas, haciendo funcionar sus silbatos.

Lo hermoso de este acto, nos hizo suponer lo que hubiese sido un recibimiento bien organizado. Por ejemplo, aquel recibimiento al Presidente Alvear ...

PICK

## 68.- Don Horacio Echevarrieta, su yate y la regata

*La Voz de Cantabria 3 de septiembre de 1929*

Sentados frente a don Horacio Echevarrieta en la toldilla del Club Marítimo, esperando la falúa que ha de llevarnos a bordo de su yate, entramos como un buzo en las profundidades de su vida. En nuestro mismo corro, y acompañándonos, tienen tenso el hilo sutil de la conversación, don Rafael Ferrer, don Francisco Arítio y don Francisco de la Torre. Don Horacio interviene a veces, con observaciones atinadas, y solo nosotros, un poco abstraídos, parecemos indiferentes a todo. Pensamos en la vida de este hombre, que amablemente hoy nos lleva a su hogar flotante con esa llana sencillez que tienen solo los elegidos y que es la característica, porque se distingue a quien sabe regir su dinero, de quien es regido y llevado por el dinero como un cautivo.



*Alfonso XIII felicita a Horacio Echevarrieta sobre la cubierta del María del Carmen Ana, en presencia del capitán Ramón Urrechaga (al timón) y de los infantes don Jaime y don Juan.*

Vemos a don Horacio naciendo en Bilbao, en las postrimerías dolorosas del siglo. Su padre, el venerable don Cosme, bilbaíno viejo que tuvo la ilusión liberal de todos los bilbaínos de su tiempo, había amasado ya la base de fortuna sobre la que el niño Horacio había de elevarse. Todos los montes que circundan la invicta villa lloraban a diario lágrimas de hierro en las escotillas de los barcos de bandera extranjera.

Bilbao y su ría eran entonces una gran universidad del trabajo, quizá con Barcelona, las únicas universidades de este tipo en España. En aquella universidad explicaban sus asignaturas maestros como Chávarri, los Martínez Rivas, los Alzola, los Aznar, los Sota, los Zubiría y su propio padre, el viejo don Cosme. De aquella universidad al aire libre, en los remolcadores y en los cargaderos, en las minas y en los ferrocarriles, adquirió el entonces mozo don Horacio Echevarrieta, las primeras nociones de los novísimos negocios.

Y ya hombre, se lanza por su cuenta a desenvolverlos, asumiendo toda la responsabilidad de la vasta empresa familiar. Una flota de grandes vapores, bautizada con nombres de la familia Echevarrieta lleva la contraseña de su casa por los mares del Globo. Don Horacio viaja muchas veces a bordo de sus barcos. Se familiariza con sus capitanes y consignatarios. Así, es uno de los armadores que saben más cosas del mar. Porque el mar no le interesa solo como negocio: cultiva también los detalles y los episodios. El anecdotario de la navegación y la miscelánea de los viajes, lo conoce tan bien como el más experto lobo de mar.

Y así llega al momento crítico de la transformación industrial de España. Este momento necesita al especialista, al businessman, al homme d'affaires, al capitán de empresas con espíritu audaz y con ideas de su tiempo. España, pueblo de retóricos y de pequeño comercio, puede difícilmente formar los equipos técnicos precisos. Es la hora de don Horacio Echevarrieta, como es la de Sir Ramón de la Sota. Su amplia visión de los negocios nacionales ayuda a la transformación de España. Surgen sus astilleros en Cádiz y mete su piqueta en el dédalo de callejuelas del centro de Madrid. Ciñe a la corte de España, el cinturón resplandeciente de su Gran Vía. Y como quien clava una bandera en una fortaleza conquistada, alza en esa Gran Vía un palacio espléndido y simbólico: la Casa de la Prensa.

Tales son algunos de los rasgos de la vida profunda de don Horacio Echevarrieta, sin olvidar su rasgo de valor cuando fue en persona a rescatar los cautivos de Axdir. En un momento de la difícil gestión, el caudillo rifeño, ensoberbecido, amenazó con suspender el embarque de aquellas pobres víctimas

macilentas. Y cuentan quienes lo presenciaron, y así consta en libros, que don Horacio Echevarrieta se ofreció a quedar como rehén en la playa aciaga, dando su libertad a cambio de la de los infelices soldados. Rasgo que conmovió al caudillo fiero, y el embarque libertador siguió haciéndose sin incidentes ... La voz de don Horacio rompe nuestra evocación, en que tantas cosas se colorean y se animan.

– *Vamos* – nos dice.

Es que la falúa ha atracado ya.

\* \* \*

Siguiendo la tradición de sus vapores, don Horacio ha bautizado este bello yate con un claro nombre familiar: el de una de sus hijas *María del Carmen Ana* – un nombre de tres nombres, rosal de tres rosas, que suena como un verso – :

### María del Carmen Ana ...

Otro verso finado en *Capitana*, parece que le espera para rimar con él. Con este nombre en la popa y en el aro blanco de los salvavidas, el viejo *Meteor* en que paseó el Kaiser Guillermo su megalomanía de *avant-guerre* voló sobre las aguas como ungido por un signo glorioso y ganó para España la gran batalla deportiva.

Todos los viejos *racers* del mar, comodoros de bigotes canos, lores acariciados por los triunfos de Cowes, vinieron detrás de él, en cortejo gentil, de la gentilísima *María del Carmen Ana*, la capitana vencedora del *Yacht-Squadron* ...

Y aquí está la señorita María del Carmen Ana, con sus hermanos y un alegre concurso, en esta toldilla de su yate como en el pedestal de su victoria.

\* \* \*

– *Celebro el triunfo* – nos dice don Horacio – *entre otras cosas por la alegría de mi gente. Usted no sabe el entusiasmo de estos hombres* – al hablar de ellos la voz se le entenece –, *Son todos viejos marinos de mi casa y pueden andar entre los mejores marinos del mundo ...*



*Horacio Echevarrieta felicitado por el Rey Alfonso XIII, tras ganar la regata Plymouth - Santander.*

Estábamos refrescando en este lujoso comedor del yate, el mismo en que el Kaiser Guillermo reunía a las notabilidades de la tierra durante la gran semana de Cowes, y don Horacio continúa el fervoroso elogio de sus hombre:

– *Han llegado a decirme* – y subraya la voz con una sonrisa – *que debo el triunfo a que en Londres me enseñaron particularidades de la navegación en el Canal. ¡Cómo si nosotros necesitáramos aprender algo de eso! Yo, con el capitán Urréchaga y con otros capitanes míos, he cruzado cien veces las aguas de Ushant y me he metido no con yates como éste, sino con vapores de carga, entre la isla y tierra. La Bahía de Vizcaya es un campo que hemos arado centenares de veces. Nada nos podían enseñar en Londres que nosotros no supiéramos ya.*

Poco después don Ramón Urréchaga, el bravo capitán, que ganó la regata, nos corrobora esta afirmación:

– *Pasamos por Ushant pegados a la roca. Esto nos permitió meternos dentro de la corriente. La corriente tiró de nosotros hasta Armen Rock. Allí nos cogió el S.O. No fue nada casual. Íbamos por sitios conocidos, buscando lo que nos convenía. Yo tenía miedo de que recalásemos a sotavento, lo que a última hora habría retrasado el arribo a Santander. La noche víspera de la llegada, me situé por observación de la luna, y vi que íbamos bien. Al amanecer nos acostaron unos pescadores:*

– ¡Enhorabuena! – nos dijeron – *Son ustedes los primeros que llegan.*

Poco después divisamos Cabo Mayor.

Este bravo marino tiene una gran ilusión en la regata crucero de hoy. Mucho es haber vencido la Plymouth-Santander. Pero a él, como bilbaíno, le ilusiona entrar vencedor en su pueblo.

Y sin embargo ...

Nos muestra contrariado el grave *hándicap* que se le pone.

Teniendo en cuenta el resultado de la regata y las diferencias sacadas por el *María del Carmen Ana*, diferencias que más que a las condiciones del barco, se deben a la pericia en la navegación, la fórmula del *hándicap* se ha agravado.

Así, en vez de los 10 y 15 minutos que con la fórmula de Plymouth tendría que dar al *Ailée* y al *Cetonia*, los dará 16 y 22 minutos respectivamente. Y no se dan cuenta de la diferencia que hay entre una regata de cuatrocientas millas y otra de treinta y tres. En la segunda, se carece de margen para vencer la compensación, que en la primera se venció con facilidad.

Lo que nos dice don Ramón Urréchaga nos parece muy puesto en razón. Pero, así y todo, puede que el *María del Carmen Ana* venza también en la prueba de hoy. Tiene un nombre que tira de él. Es el viejo mito de lámina holandesa, del dragón, remolcado por una mariposa.

\* \* \*

Cuando nos despedimos de los señores de Echevarrieta, la dotación está en pleno zafarrancho. Marineros de goma suben y bajan los 43 metros de altura del palo. Todo lo que tripula al bello yate tiene, como su dueño, un espíritu audaz y vencedor.

PICK

## 69.- El amigo del mar

*La Voz de Cantabria 19 de septiembre de 1929*

Mañana fría de crudo invierno. Llega el N.O. aborascado sobre una alfombra de nubes lívidas. A ratos llueve con fuerza torrencial; a ratos relampaguea y truenas majestuosamente.

Ya desapareció toda la decoración un poco improvisada del verano. Ni gente en las playas, ni piraguas canadienses entre boyas. El *sable* está desnudo y magnífico, sin el enjambre humano que moteaba de negro su polvillo de oro. Desaparecieron todos sus moradores circunstanciales. Solo quedan los bravos areneros del Astillero y de Las Presas, que cargan sus barcas lo mismo entre el cierzo y la lluvia que bajo el triunfo espléndido del sol.

Como último tiro de una lucha heroica ya perdida, el verano asoma a la boca del puerto los cinco balandros reales. Es la última regata que van a reñir. Y es difícil reñirla. Desde la boca del puerto, el invierno que llega pasando por encima del otoño inédito, les hace replegarse. No es día de balandros este día en que el viento instrumenta sus grandes compases y un clamor de olas llega de lejos, de las soledades remotas del Atlántico.

Decoración de invierno; emociones de invierno y nosotros en el puente de un barco, con el cuello del gabán tapando las orejas, como en una guardia del mar del Norte.

De pronto, una voz en el agua: la voz sube con el oleaje de la rompiente, ¿Se habrá hecho la resaca sonora?

– ¡Hola, Pick! ¡Buenos días!

Guiados por la voz, nuestros ojos descubren en el agua una bola de algodón flotante. La bola es lo que habla. Por el timbre de voz y por unos ojos que salen en busca de los nuestros para guiarlos, reconocemos a nuestro amigo. La bola de algodón es la noble cabeza gris que vimos tantas veces coronar un uniforme de gala de *clubman*; un *smocking* en una alegre cena entre detonar de *ckrackers* y taponazos de champaña; o el frac impecable en las solemnidades palatinas. Lo que surge del agua y nos saluda es la cabeza de nuestro amigo el *gentleman*.

- ¡Hombre, por Dios! ¡En el agua con este tiempo! ¡Suba usted a este barco.  
 – ¡Si aquí se está muy bien. Está más templado que ahí ... (Sin duda nos ve embutidos en nuestro gabán, con el cuello hasta las orejas, y nos tiene lástima).  
 – Pero ¿qué hace usted?  
 – ¡Bañarme!

Nuestro amigo el *gentleman* se baña en el hervor de la rompiente, lejos de las playas convencionales, en el rigor del invierno prematuro, y nada como un pez contra la corriente de la canal, entre los barcos de seis mil toneladas que enfilan lentamente el eje del puerto.

Nuestro amigo el *gentleman* no es un chico de veinte años. Todas las flores de la vida se han abierto en él. Muchos con menos motivos presumirían de cansados y buscarían los puestos cómodos de tomar el sol.

- ¿Pero usted se baña con este tiempo?  
 – ¡Siempre!

Admirable secreto de juventud que hasta ahora poseían sólo los *gentlemen* sanguíneos y fuertes de Inglaterra, endurecidos por el *roastbeef*, por el deporte y por el *whisky*. Aún retenemos la impresión de asombro que nos produjo ver en nuestras lejanas mocedades, en puertos ingleses y en días crudísimos, zambullirse en el agua a los fuertes varones que luego iban a sus oficinas a regir los grandes negocios del mundo o a sus palacios a sumirse en la responsabilidad de los nombres históricos llevados por herencia.

Explicándonos este fenómeno un conocedor de la vida inglesa, nos decía entonces:

- *Este desprecio a los elementos, da a los ingleses la agilidad mental que les ha permitido señorear el mundo. Físicamente son una raza pesada que la molición inmovilizaría y que una gimnasia constante afina y adiestra en todos los juegos. Sin este baño en el mar, en cualquier tiempo; sin este agua lustral que bruñe, afina y purifica; sin este vigor que inyectan las olas, Inglaterra no habría llenado el mundo con sus máquinas, el Oriente lejano con sus banderas y la economía mundial con su oro. Estos hombres salen del baño ungidos por todas las gracias. Luego, en el Strand y en la City de Londres, renuevan el vigor marino y el voluble impulso de las olas. Inglaterra debe su imperio a los ingleses que se bañan, cuando los demás hombres tiemblan adheridos a la lana de sus gabanes.*
- Nuestro amigo, el *gentleman* de cabellos grises, estudió sin duda en esa escuela. Pocos conocen como él la vida cosmopolita y, principalmente, la vida inglesa. Ha visto ponerse muchas veces el sol tras las torrecillas de Westminster. Resabios de esos tiempos suyos son estos baños matinales en el día inclemente.

Aún, un dialogo breve, mientras nada como un muchacho:

– ¡Este es un baño de arte mayor! ¡No el baño de las playas!

– ¡Pchs! ¡Esta corriente de la canal! ¡No se puede nadar contra ella! ¡Créalo usted! ¡Lo mejor es dejarse llevar por la corriente!

La frase cobra, brotando de la espuma y de las aguas de un verde negro, un escepticismo elegante: lo que un inglés llamaría *humour*. En todo *gentleman*, el escepticismo y el *humour* son tan indispensables como el monóculo. En el fondo, el secreto del *golf* es ese: una filosofía agridulce que se ríe a medias: un cálculo de probabilidades con ilustraciones de epigrama Spencer, doblado por Oscar Wilde. Nuestro amigo el *gentleman* ha acabado el baño. Respetuoso estaba esperándole un gasolino, cuyo barniz es el único brillo de la mañana cenicienta. Tren de gran señor, que lleva su señorío a todo. En el gasolino se endosa sus ropas de ciudad.

– ¿Y ahora?

– Ahora a Santander, a la oficina, al Club Marítimo, a la Diputación provincial, a la lucha ...

Porque nuestro amigo el *gentleman* es banquero, es *clubman*, es hombre público y hombre de sociedad. Dentro de media hora le verán en Santander en sus oficinas o en los centros públicos, risueño, fuerte y ágil. Y nadie sospechará que media hora antes nadaba en la boca del puerto ante la extrañeza de los cargadores de arena de las pinazas.

Bella vida, esta vida del *gentleman* español. Una residencia señorial, en una aldea trasmerana, cobija su sueño. Le despierta el piar de los pájaros y el perfume enervante de las rosas, que en el campo tiene más fuerza que en los jardines ciudadanos. Un automóvil le espera, en las sendas brillantes de rocío. En ese automóvil va a la costa por el camino que jalonan los carreteros y las lecheras. En la costa está el gasolino de brillante barniz. En él va al Abra y se baña, aunque el día sea tan inclemente como el de ayer.

Después el mismo gasolino lo desembarca en la ciudad. Gentes aletargadas por el sueño excesivo, por una defensa desproporcionada contra la intemperie, tropiezan con él:

– ¡Mal tiempo! – dice alguno que le reconoce al saludarle – ¡Bueno sólo para estar en casa!

Pero él sonríe. En la ciudad, húmeda y fría, halla un tibio calor de primavera. Trae a la lucha cotidiana todo el optimismo y el vigor del mar.

## 70.- Algo de pesca

*La Voz de Cantabria 1 de octubre de 1929*

Pues señor, habíamos convenido que en la bahía no quedaba un pez. Entre las redes de arrastre y el fango de las minas – cuando se explotaban – habían acabado con todos. No quedaba casta. Los viejos lloriqueaban sentados en el carel del muelle:

– *¡En mis tiempos ...! ¡Bastaba echar un anzuelo para subirlo con un rico muble, con una sabrosa julia, con una hermosa breca ...! ¡Hoy, gracias si se coge algún pancho!*

El tópico cundió de tal modo, que todos llegamos a creerlo. Y cuando en verano los forasteros nos preguntaban:

– *Diga usted, ¿la pesca debe de ser aquí entretenida?*

Nosotros les respondíamos:

– *Si le hemos de decir la verdad, no lo sabemos. En Santander no hay pesca ya. Acabaron con ella las redes de arrastre y los fangos de las minas. Hoy, el pescado de bahía que se vende en la plaza, tenemos que encargarlo a Madrid. Acaso lo pesquen los lobos de mar de Embajadores en el estanque del Retiro.*

Pero vivimos en una época en que todos los tópicos se hunden. Basta que un hombre de buena voluntad quiera acabar con ellos, para que la realidad se establezca sin deformaciones de ninguna clase.

Con el tópico de que en la bahía ya no queda pesca, acabó la Sociedad de Caza y Pesca. Por cierto que cuando se estableció dicha Sociedad, los que somos escépticos por constitución fisiológica, gastamos a los flamantes socios bromas algo pesadas. Por ejemplo:

– *Ya tenéis un reglamento y una caña. Pero ¿y los peces? ¿Los habéis encargado a Noruega? ...*

En vano ellos nos juraban que tal día, desde la terraza del Club Marítimo, había sido aprehendido un muble y que otro día, junto a la boya blanca de la Junta, había sido pescada una breca. Nadie hacía caso. Esas son voces – pensábamos – que hace correr Beraza para levantar la moral. Esas versiones

reflejan idéntico optimismo que los partes oficiales de la guerra. La verdad se sabrá algún día.

Hoy nos toca confesar nuestro error y declarar que, efectivamente, en nuestra bahía se pesca algo. Unas veces, una mojadura, otras, una insolación, y de vez en cuando algún pez de bolsillo. Acabó con nuestra última duda el resultado de los dos certámenes organizados por la Sociedad de Caza y Pesca. En el primero, a cargo de niños, los *chaveas* cogieron, en un malecón de unos cientos de metros, muy cerca de dos mil peces. Y en el domingo, los adultos levantaron en vilo una respetable cantidad de arrobas de pescado, de clase tan varia como la cabra, la julia, la porredana, el muble y la boga.

No, amigos míos. La pesca no había desaparecido de nuestra bahía. Lo que faltaban era pescadores. Lamentándose desde el muelle o desde la terraza de un café, es muy difícil que caiga un pancho. Pero si se coge un bote y se sale a buscarle, como salían nuestros padres o abuelos, hay casi la seguridad de cogerle. Nosotros pertenecemos a una generación que ha evitado celosamente toda la fatiga y todo esfuerzo. Queríamos que el puerto nos le dieran hecho y los ferrocarriles en bandeja, y gustándonos mucho los peces fritos, esperábamos a que ellos vinieran espontáneamente a la sartén. Y como no venían, inventamos el cómodo tópico de que en la bahía no quedaba un pez. Hasta que salió Beraza con sus huestes y nos presentó dos mil en el primer envite. ¡Dos mil juguetes de anzuelo que vivían como el pez en el agua, riéndose de nuestra tontería!

– *¿Has visto qué primos?* – le decía un muble a un chaparrudo – *¡Nos dan ya por muertos y gracias a eso se puede vivir!*

– *¡Como que nunca estuvo el agua como ahora!*

– *¡Por primera vez nos estamos muriendo de viejos!*

– *¡Y los periódicos publicando crónicas cursis en que se llora la muerte del último pez!*

– *¡Para peces los que escriben eso!*

Celebramos la caída de este nuevo tópico. Vivimos en unos días en que todos los tópicos se agrietan. Las cosas empiezan a ser como son y no como nosotros queremos que sean. En nuestra bahía se pesca algo, o algo se pesca, como a ustedes les suene mejor.

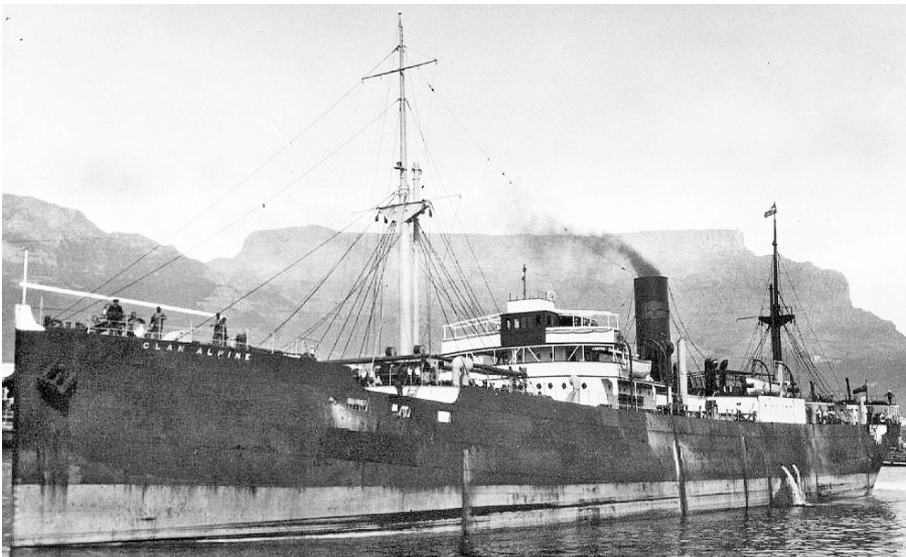
## 71.- La India sagrada y misteriosa, en el muelle.

*La Voz de Cantabria 1 de octubre de 1929*

Durante la semana pasada ha estado en el muelle descargando 22.000 fardos de tabaco, un voluminoso vapor inglés; el *Clan Alpine*. Tal barco tenía la particularidad de que casi toda su tripulación, exceptuados los oficiales, se formaba de indios.

De indios cobrizos; es decir, auténticos indios nacidos en las orillas de los ríos sagrados, hermanos de los elefantes y camaradas de los cocodrilos. La gente del muelle, muy acostumbrada al comercio exótico, y que creía haber visto todo, por haber conocido chinos, japoneses, etíopes y malayos, ha sentido un poco de pueril extrañeza ante esta nueva tripulación, que ofrecía a los ojos un aspecto inédito del multiforme tipo humano.

Estos indios del *Clan Alpine*, pertenecen a varias religiones; los hay mahometanos, creyentes en Siva y hasta un católico, el cocinero.



Vapor *Clan Alpine* en 1918. <https://www.clydeships.co.uk/>

Los mahometanos se reúnen de mañana y hacen sus abluciones en cubierta. Después invocan a Alah con los brazos en forma de aspa. Visten a bordo sus trajes típicos: feces y turbantes y una faldilla que les llega hasta media pierna. Es gente muy tímida y desmedrada. Parecen consumidos por un fuego interno. Su carne terrosa tiene la calidad del barro cocido. Estos hombres son ladrillos que andan.

Por Santander han salido apenas. El domingo se vio a algunos por el Boulevard, cogidos de la mano como niños, con feces negros y trajes blancos. La curiosidad de las gentes, aún manifestada en forma correcta y cortés, les asustó sin duda y volvieron enseguida al barco. Donde más han estado es en las típicas tabernas del muelle.

A nuestro amigo, el dueño de una de ellas, le preguntamos:

– *¿Qué beben estos hijos del Ganjes?*

– *Vino; solo vino tinto. Tienen muy poco dinero y carecen de aguante. Basta un chiquito para hacerles daño.*

Y nuestro amigo el industrial, que alardea de haber tenido en sus manos monedas de todos los países, nos muestra con orgullo las piezas con que se ha enriquecido su colección: unas flamantes rupias, condenadas a morir en desierto. Monedas que no volverán nunca a su patria.

En el muelle, algunas mujeres harapientas, hacen guiños a los muñecos de barro cocido que andan por el barco. Acaso oyeron la historia fabulosa de Anita Delgado y del Marajah de Kapurtala, y sueñan revivirla. Claro que prescindan del elefante blanco y de las cacerías de tigres en la selva. De la India se contentarían con el hombre de barro cocido, con las abluciones y el arroz blanco. Hasta los sueños se pueden tener a la medida.

## 72.- Las vueltas que da el mundo

Un recuerdo de la Nautilus

*La Voz de Cantabria 8 de octubre de 1929*

Al abrir el correo, un paquete certificado con sellos de la República de Cuba destaca entre el montón de cartas y periódicos. En la cubierta del paquete hay una viñeta de la revista *Ultra*. Luego impreso: *J.M. Martínez Quelle*. En el paquete viene un libro, dice así: *Mi querido y algo olvidado amigo: Este que le escribe y le envía un libro no le ha perdido jamás de vista y supo siempre de sus éxitos y sus sinsabores: estuvo más de una vez tentado a escribirle, y siempre se dice mañana, el eterno mañana que no llega, hasta un día que ¡zás! salta la liebre en forma de libro, libro que, aunque no lleve más en sí, lleva recuerdos y cosas de tiempos de juventud, que son siempre gratos a los queridos compañeros de navegación. Es por esto que le escribo hoy para que padezca leyendo unas páginas que realmente no son más que un prólogo de algo que espero hacer de más altos vuelos ...*

*Esto se está poniendo al garette y hay que emproar algo mejor la nave. Estoy aquí desde que vine con la Nautilus el año 1908. He dejado completamente las máquinas y las velas y me he dedicado con ardor digno de mejor causa y mejor suerte al periodismo, desde mi llegada. Así que aquí soy un perfecto veterano, como podrá apreciar por el prólogo. Hice y hago siempre labor por España y por las Sociedades españolas. Mis ideales son y serán "Pigmargalistas" a toda vela y a toda máquina, y de ellos no me he desteñido ni me desteñiré nunca ...*

*... Sepa que no le he olvidado nunca y que le escribe con gran placer y le abraza el antiguo ayudante de máquinas de la corbeta Nautilus.*

¡Acabáramos! Este Vicente Martínez Quelle, director gerente de la revista *Ultra*, de la Habana y autor del libro *Mis viajes*, que tenemos sobre la mesa, es aquel Vicente Martínez que en nuestros años mozos fue compañero de una navegación inolvidable, que es para nosotros toda la juventud hecha añoranzas.

La corbeta *Nautilus*, barco magnífico que recordarán con amor todos los que le vieron, era un velero puro; esto es, que navegaba solamente con su aparejo, sin ayuda de motores ni máquinas. Pero llevaba a bordo una canoa de vapor, que se echaba al agua en algunos puertos, y un bombillo de incendios, también de vapor. Para atender a esta maquinaria. Iban a su bordo un ayudante de máquinas y dos fogoneros. El ayudante era este Vicente Martínez que ahora nos escribe desde la Habana como director de una revista de arte y literatura.



*Guardiamarinas a bordo de la Nautilus en 1901.*

*Archivo Miguel Ángel Ferreiro*

¡Quién iba a pensar entonces que de aquella tripulación íbamos a salir, por lo menos, dos periodistas en activo, y precisamente los que menos aptos parecíamos para especulaciones de ese género! Llevaba a su bordo la corbeta un excelente literato, el capellán don José Riera, joven y cultísimo, que había estudiado en el Instituto de Murcia con el ilustre humanista santanderino don Víctor Fernández Llera. El buen capellán, desde que supo que éramos de Santander, nos hablaba con amor de su viejo maestro, de quién había

adquirido la pureza de estilo y el amor a los clásicos. Durante el largo viaje que hicimos a América, trabajaba en la traducción de una obra francesa, *Miriam*, que era una evocación de la Biblia. Muchas veces nos llevó a su camarote y nos leyó algunos capítulos, cuya prosa nos ha recordado luego la prosa de Gabriel Miró. Uno y otro han tratado el paisaje bíblico con la misma unción. Sin duda, el ser ambos levantinos hace de sus prosas dos frutos gemelos.

Fuera de don José, cuyo rastro hemos perdido completamente, no recordamos otros literatos en el barco. Había, si, un pañolero llamado Novoa, hombre extraño y muy culto, de ideas avanzadísimas. Pertenecía a una acomodada familia de Vitoria. Por incompatibilidad de ideas con sus padres dejó casi de niño la casa paterna y sentó plaza de aprendiz marinero. En la *Nautilus* era cabo de mar y encargado del pañol. En su antro, abierto bajo el sollado y entre las velas de respeto, los calabrotos y las estachas, tenía toda la biblioteca Mauci. Se sabía de memoria a Tolstoi y a Nietzsche – era la época de boga de Zaratustra y del superhombre – Era curioso ver a aquel hombre vestido de marinero, hablando de Emerson entre las latas de pintura, que rodaban con los bandazos. El pañol de la *Nautilus* fue nuestra *cacharrería* muchas noches, antes de que el toque de silencio pusiese fin a las polémicas ardientes. Allí nos reuníamos, con Novoa, este Vicente Martínez que ahora nos escribe y Pedro Ferrer, un piloto zaragozano, mozo de una despierta inteligencia y de una vasta cultura.

Ferrer es el único con quien hemos seguido en relación, pues al abandonar la *Nautilus* ingresó en la Compañía Trasatlántica y en la actualidad es primer oficial del *Alfonso XIII*, habiendo establecido, la residencia de su familia en nuestra ciudad.

¡Las vueltas que da el mundo! Aquel ayudante de máquinas parecía destinado a pasar su vida en el honorable Cuerpo en que figuraba. Cuando alguna vez hemos pensado en aquellos viejos compañeros, nos imaginábamos a Martínez de primer maquinista en algún acorazado o en algún *destroyer*, un poco abrumado por el peso de los galones. Entre todas las hipótesis que de su destino se nos podían ocurrir, la de que fuera literato, y literato profesional, no surgió nunca. De haber surgido, la hubiéramos rechazado por absurda. Y él mismo ¿cómo podía imaginar que aquel muchacho acobardado e irresoluto, que el terrible Novoa admitía un poco compasivamente en las *soirées* de su pañol, fuese también al cabo de los años un forzado de la pluma, profesión para la que son necesarios audacia y alientos?

Y esto es, sin embargo, lo que ha ocurrido. Han pasado muchos años, toda una vida, y la casualidad vuelve a ponernos de nuevo frente a frente. Ya es-

tamos otra vez hablando de literatura, como en el pañol anarquista del cabo Novoa. Ahora tenemos que hablar a través de los mares y confiar nuestros pensamientos a las olas. De aquellos años de la *Nautilus* hicimos nosotros unos libros de versos; el antiguo ayudante de máquinas ha hecho este libro, humedecido como lágrimas y estremecido de emoción. En unas líneas de prólogo, escribe Luis René Velarde:

*“Vicente Martínez Quelle, viejo hombre de mar, que hace años fondeó con todas sus anclas en esta Habana de nuestros pecados, siente la añoranza de los tiempos en que, vistiendo el uniforme de la Marina española, vio ponerse el sol en todos los horizontes. Y de esa nostalgia, tan peligrosa en los gallegos, asaz sensibles a la dulzura mortal de la morriña, es fruto este libro de recuerdos que el marino quiere ofrendar como un ex voto a la profesión que no ha olvidado.*

*Martínez Quelle es demasiado popular en la Habana para que yo tenga la osadía de presentarle. Alegre y cordial personificación de la bohemia, tan al cabo de las cosas que ya no les concede importancia, este hombrachón simpático y abierto ha corrido todos los caminos del mundo, afrontando con valor la inclemencia de las adversidades y sonreído apenas en las horas rosadas de triunfo. Periodista, publicista, hombre de empresa, tan amigo para el bien ajeno como despreocupado para el medro propio, Martínez Quelle ha sido siempre el más excelente camarada y el más sincero amigo”*

Empezamos la lectura del libro temblando de emoción. Es nuestra juventud la que estamos pasando en nuestros dedos. Esos capítulos se titulan : *Por los mares del Norte, Leva, Oslo en el día de San Juan, Mi muñeca holandesa, Zafarrancho, El loro de Menéndez, Xerez de Tokio ...*

Y la *Nautilus*, catedral de lienzo, pasa ante nosotros entre un claro timbre de campanas.

## 73- El nuevo Santander de la margen Sur

*La Voz de Cantabria 18 de octubre de 1929*

Hace mucho tiempo que venimos anunciando con trompetazos retumbantes el advenimiento de un nuevo Santander. El que debe alzarse en las márgenes del Sur de la bahía.

Nadie había pensado todavía en el campo de golf. Trasmiera, Marina de Cudeyo y Ribamontán al Mar, eran casi inaccesibles. Para ir a aquellos pintorescos pueblos había que aventurarse en la carretera o en el ferrocarril, en un recorrido enorme y desproporcionado. Sólo los “Diez Hermanos” iniciaban entonces su servicio de comunicación, a base de unas cuantas lecheras y de unos pocos secretarios de Ayuntamiento y párrocos rurales, que eran los únicos que empleaban aquél servicio. Y ya desde entonces habíamos escrito nosotros – en las colecciones de periódicos viejos y desaparecidos andarán nuestras crónicas – ; ya entonces, repetimos, habíamos anunciado que en un porvenir venturoso todos aquellos pueblos, Pedreña y Somo, Helechas y Pontejos, serían barrios de Santander. Barrios florecientes, cada uno con su fisonomía propia separados por la bahía del núcleo de población, pero unidos a él por los más poderosos medios de transporte.

Recordamos que, con ocasión de uno de aquellos artículos, vino a visitarnos el respetable caballero don Leopoldo Cortines.

*– Usted ha comprendido el problema de la ciudad – nos dijo – Si Santander se empeña en vivir reducido a esa estrecha cornisa que separa de la bahía la loma del Alta, será un pueblo en peligro siempre de morir de asfixia. Santander tiene que ganar todas las márgenes de su puerto. Y tiene que situar en ellas cada una de sus distintas actividades. Usted que ha visto puertos extranjeros, comprenderá fácilmente lo que quiero decir. La ciudad actual, suficiente para las necesidades de un pueblo del siglo XIX, no lo es para un pueblo de nuestro siglo. El Santander del porvenir debe buscar su emplazamiento donde usted indica ...*

No reproducimos las palabras textualmente, sino el sentido de ellas. Además, impresa está aquella conversación en el periódico donde escribíamos entonces. Y así, fortalecidos por aquel apoyo y aquel beneplácito, seguimos

la exposición de nuestro pensamiento. Un día y otro, en crónicas, sueltos e informaciones, sosteníamos que Santander debía componerse de tres grandes núcleos, a saber:

La ciudad oficial, formada por la actual población de la margen Norte, ciudad de oficinas, Bancos, centros oficiales y el trozo de placer del Sardinero, tendido en torno del Palacio Real.

Ciudad de trabajo, que partiría del Depósito Franco y llegaría al Astillero. En ella estarían situados el puerto pesquero, el puerto de Raos, la estación central de ferrocarriles y las grandes factorías industriales.

Y el pueblo de vivir. Ciudad jardín con casas entre árboles y flores. Los comerciantes y la gente afanosa de las otras dos partes de la ciudad, irían allí a terminar la diaria jornada, en busca de oxígeno y reposo. Esta tercera ciudad, la ciudad del descanso, la situábamos nosotros en la margen Sur. Un rápido servicio de *ferry-boats* colocaría Pedreña a menos distancia en recorrido que hoy separa Cuatro Caminos del centro del pueblo ...

... Y un buen día, los aristócratas forasteros que nos visitan durante el verano, dijeron que Pedreña era el emplazamiento ideal del proyectado campo de golf. La atención pública se empezó a fijar en aquella margen. Dentro de uno o dos años, Pedreña estará poblada por centenares de edificios: *chalets*, *villas*, hoteles, restaurantes de lujo ... Poco ha de vivir quien no lo vea.

... Y hoy viene un amigo a visitarnos y nos da cuenta de otro magno proyecto. Se trata de la construcción en el pintoresco pueblo de Helechas de una Ciudad Jardín. Ya está pensado y calculado todo. Se cuenta con construir seiscientas casas, de tipo individual; es decir, una casa para cada familia. La construcción se acogerá a los beneficios de la ley de Casas Baratas. Las edificaciones se harán por grupos de diez casas. El presupuesto total de la obra es de varios millones de pesetas.

Para reunir ese dinero se emitirán acciones de cien pesetas, y para hacerlas asequibles a todas las clases sociales, se crearán acciones de ahorro, con una primera imposición de veinticinco pesetas e imposiciones sucesivas por la cantidad que se quiera, hasta completar el valor de la acción. Todo poseedor de una acción tendrá derecho a que se le construya una casa, que se irá amortizando, así como los intereses, con rentas que no desnivelarán ningún presupuesto. Una vez construido este núcleo de población, se montará un servicio de *ferry-boats* potentísimos, que asegurará el tráfico constante. Si este proyecto se realiza, Helechas quedará convertido en un barrio de Santander.

El amigo que nos da estos informes, nos asegura que el proyecto tiene garantías que lo hacen viable y que se cuenta con el apoyo de importantes entidades bancarias. Huelga decir cuanto celebraríamos que así fuese. Pero aunque nuestro optimismo nos engañase por esta vez, es indudable que, tarde o temprano, eso se hará.

En esas verdes praderías que se ven desde nuestros muelles, al pie de los montes, está el emplazamiento de una gran ciudad. Mejor dicho, de una de las partes de una gran ciudad, que tendrá en medio a la bahía, apresada en la cárcel de sus escolleras.

... Y la profecía de don Leopoldo Cortines se habrá cumplido.

PICK

## 74.- Un momento trascendental para Santander

### El viejo pleito del meridiano

*La Montaña, revista de la colonia montañesa. La Habana 30 de octubre de 1929*

Lo recordarán los santanderinos viejos, los que conocieron *El Cencerro* y *La Voz Montañesa*. Eran los tiempos del ferrocarril del Meridiano. ¡Grandes tiempos aquellos! Santander había sentido en el cuello el dogal que le ahogaba y trataba de separarle con sus manos. Entonces surgió la idea de tener un ferrocarril propio que nos librase de la tiranía que sufríamos. Se pensó en el Meridiano, es decir, en el ferrocarril que siguiera la línea más corta al centro de España. Una recta tirada desde la costa en la longitud de Santander hasta Madrid. El pueblo se entusiasmó un momento. Durante unos años el ferrocarril fue el tema de todos los comentarios particulares y periodísticos. Se cantaban coplas del Meridiano en los Carnavales; se hablaba del Meridiano en la tertulia de la *Guantería*. Pero digamos como surgió la idea.

Tenemos a la vista un folleto precioso. Lleva los siguientes títulos “Ferrocarril del Meridiano.- Memoria que por acuerdo del Comité directivo del Sindicato, adoptado en sesión de 10 de septiembre de 1889 y leída y aprobada en la del 15 de febrero de 1890, ha escrito don Antonio M. Coll y Puig, vocal secretario del Sindicato y Comité y director del periódico *La Voz Montañesa*”. El interesante folleto está impreso en los talleres de *La Voz Montañesa* en el año 1890. Valioso documento de historia es éste que contiene todos los motivos que influyeron en la idea de la concepción del ferrocarril.

Hay unos datos ejemplares que prueban el trato de verdugo de que era objeto Santander. El señor Coll dice en su *Memoria*: “*De los datos que preceden, resulta que la población más próxima a Madrid es la de Santander, pero en una diferencia de 43 kilómetros con relación a la de Bilbao, que es, después de aquella, la más inmediata; sigue a ésta la de Gijón, con 75 kilómetros, y así sucesivamente hasta Hendaya, que se aleja nada menos que 124 kilómetros, y Pasajes 116, que es el primer puerto de mar que se encuentra en el Golfo de Vizcaya; de modo que queda bien demostrado que el puerto de Santander es*

*el más próximo a Madrid, y además, reúne el inapreciable beneficio para el tráfico de ser puerto; es decir, de poder entrar y salir en el mismo con todas las mareas y efectuar las operaciones de carga y descarga, los buques de más alto bordo, que es lo más recomendable para la industria y el comercio por la economía y prontitud en las operaciones del tráfico”.*

Y, sin embargo, toda ventaja en kilómetros no rinde ningún beneficio a la ciudad. El autor de la *Memoria* lo denuncia en unos párrafos indignados:

*“Lo mismo paga la tonelada de aceite de petróleo en barriles que se dirija desde Hendaya, Irún, Pasajes, etc .... a Madrid, que desde Santander; para el Norte le es indiferente el recorrido, por ejemplo de 635 kilómetros que el de 509; igual hace pagar al comercio de Santander que al de Hendaya, sesenta pesetas cincuenta céntimos por la tonelada de dicho aceite, a Madrid.*

*Lo mismo acontece con el azúcar: paga desde cualquiera de las poblaciones citadas idéntica cantidad que desde Santander: cincuenta pesetas los 1.000 kilómetros”.*

Y se pregunta el señor Coll y Puig:

*“¿Existe no ya justicia, que esto sería mucho pretender, pero ni siquiera equidad en dicha tarifa?”*

¡Palabras actuales, a partir de entonces, en todas las épocas! Los periodistas han de repetirlas, año tras año, sin que la situación se modifique ni se obtenga sombra de remedio.

En estas circunstancias se produjo el estado de protesta del pueblo, que cristalizó el 17 de julio de 1889 en la siguiente proposición presentada en el Ayuntamiento:

*“Vistas las circunstancias porque atraviesa esta población y sentida por todos la necesidad de proponer alguna obra importante en beneficio de este puerto, los concejales que suscriben proponen a V.E. se sirva acordar dirigirse a la excelentísima Diputación provincial y cuantas Corporaciones sea conveniente para que se nombre un Sindicato que estudie, y si lo cree conveniente proponga, el estudio de un ferrocarril directo a Madrid, pasando por Burgos.*

*Salón de sesiones de las Casas Consistoriales de Santander, a 17 de julio de 1889.- José Suárez Quirós, Ernesto Ruiz Huidobro y Máximo Bolado”.*

Dicha proposición fue aprobada por unanimidad.

He aquí el punto de partida de la aspiración popular que acaba de realizarse ahora, al cabo de cuarenta años, con la aprobación del proyecto del paso de la divisoria. El nuevo ferrocarril que proponían en 1889 los tres concejales firmantes de la proposición y que el pueblo llamó del Meridiano, se ha conseguido ahora con variantes impuestas por el tiempo y por las nuevas condiciones de la ingeniería y de los negocios. Si no el ferrocarril del Meridiano que proyectaron nuestros padres, se ha conseguido otro que se le parece bastante y que en algunos aspectos le supera, pues no es solo la unión que une toda la cordillera cantábrica con las ricas comarcas del Levante español: pone al alcance de nuestro puerto toda la producción agrícola y minera de Burgos, Soria, Aragón, Cataluña y Valencia.

El 9 de septiembre del mencionado año de 1889 se celebró una reunión que presidió el alcalde don Mario Martínez Peñalver, y que quedó constituido el Sindicato en la siguiente forma:

Presidente, excelentísimo señor don Ramón López Dóriga; vicepresidente, don José María González Trevilla; secretarios, don Antonio María Coll y Puig y don Evilasio Echegaray; vocales con voto: don Isidoro Alonso, don José Suárez Quirós, don Mario Martínez Peñalver, don Máximo Bolado, don José Díaz y de la Pedraja, don Ernesto Ruiz Huidobro, don Eduardo López Doriga, don Francisco Aparicio, don Carlos Saro, don Tomás Ortiz de la Torre y don Valentín Bolado. Y vocales con representación consultiva: don Antonio M. Coll y Puig por *La Voz Montañesa*, don José María Martínez por el *Boletín de Comercio*, don Antonio Gutiérrez Cuetto por *El Correo de Cantabria* y don Telesforo Martínez por *El Aviso*.

Este comité encargó el estudio del proyecto al ingeniero don Emilio Riera, que en la descripción que hacía del mismo, se expresaba así:

*“El trazado comprende las provincias de Madrid, Segovia, Burgos y Santander, y su dirección se aproxima todo lo humanamente posible a la línea recta que une Madrid con Santander, que por ser ésta próxima al Meridiano de Madrid, ha recibido el indicado nombre de Ferrocarril del Meridiano. Parte de Madrid, entre el Hipódromo y paseo de Santa Engracia, siguiendo dirección Sur-Norte, pasando por la cuenca del río Manzanares a la del Guadalix, entre los pueblos de Colmenar Viejo y San Agustín”.*

La línea proyectada seguía por Somosierra y empalmaba en Aranda, con el ferrocarril, entonces en proyecto, de esta población a Burgos..

Desde Burgos entraba en Santander por Villatoros, cuenca del río Ubierna, y paso de San Fernando de los Tornos y valle de Ruesga. Cruzaba la divisoria del Asón y el Miera por el Collado de la Maza y luego por Liérganes, So-

bremazas y Hermosa, cruzando entre el Pico de Solares y la Peña Cabarga y llegando a Santander paralelamente al entonces proyectado ferrocarril de Santander-Bilbao.

El coste de la obra se calculaba en 271.539 pesetas y 84 céntimos por kilómetro. De modo que los 413 kilómetros y 900 metros de que constaba el trazado, suponía una suma de 112.387.028'57 pesetas.

Este proyecto fue una bandera que se agitó en Santander durante mucho tiempo. A nuestra infancia llegaron todavía los ecos de las campañas ardorosas. Luego vinieron el olvido y el desaliento. El dogal del Norte nos siguió apretando. Y ahora, al cabo de cuarenta años, aquel proyecto nacido de un impulso romántico que hacía cerrar los ojos antes las dificultades, se va a realizar. Se va a realizar en la parte factible, adaptado a las realidades y a las conveniencias del momento. No necesitamos encarecer la importancia que el hecho entraña para la provincia. Es la unión con Madrid. Casi como se concebía en 1889, pues al llegar a Burgos, el proyecto actual, empalmará allí con el otro proyecto Burgos-Somosierra aprobado por el Gobierno. Es decir, que en esta unión se realiza casi al pie de la letra la idea del viejo Meridiano. Y, por otra parte, el trazado del primitivo Santander-Mediterráneo, que se respeta hasta la divisoria, nos pondrá en comunicación con las fértiles comarcas de Levante, sueño que nuestros padres no se atrevieron a acariciar.

Ante la trascendencia del hecho, estimamos un deber de la Prensa santanderina ilustrar a sus lectores sobre la importancia de la disposición ministerial. Por eso nosotros, que ponemos siempre en nuestras campañas por encima de todo el interés de Santander, abrimos con este artículo una serie encaminada a estudiar todos los aspectos del magno problema. En nuestras columnas repetiremos como es el trazado, cuales son las ricas comarcas que atraviesa y el fruto que de la nueva línea puede sacar nuestra región. El presente artículo no es más que un prólogo de esos reportajes. Pero no queremos que este prólogo acabe sin una apelación al pueblo.

Ante la importancia del proyecto es inexplicable la aparente frialdad con que lo ha recibido Santander. Sabemos que esto se debe en gran parte a nuestro temperamento y nuestra idiosincrasia. En el fondo, no hay un solo santanderino que no celebre este gran triunfo que puede ser decisivo en nuestro porvenir. Pero hace falta que estos júbilos silenciados se manifiesten públicamente. Se precisan el acto público y la manifestación. La Diputación, los Ayuntamientos y la Cámara de Comercio pueden recoger la idea y darla for-

ma. Nosotros, realícese o no, seguiremos de pie en la brecha cumpliendo nuestro deber de informar al pueblo del más vital problema de los que se han planteado y resuelto desde hace muchos años.

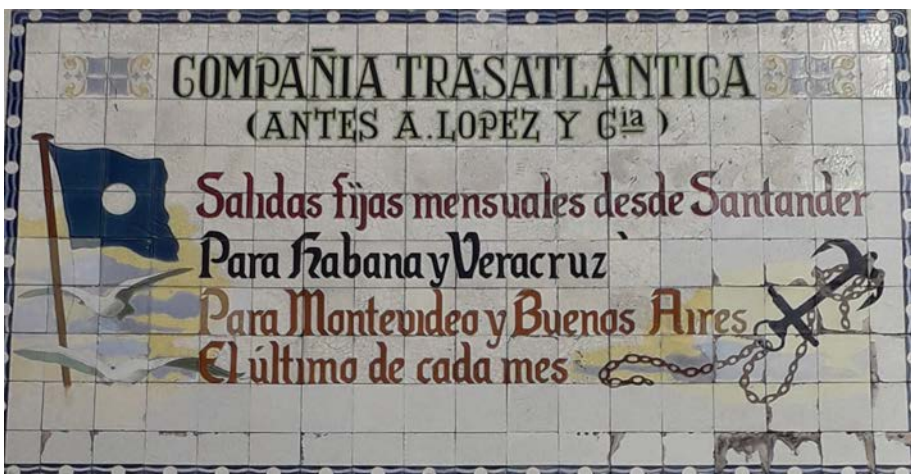
PICK

## 75.- Elogio de la compañía Trasatlántica

*La Voz de Cantabria 2 de noviembre de 1929*

La noticia de que el Estado ha rescindido el contrato con la Compañía Trasatlántica Española, se recibió en Santander sin emoción y casi sin interés. Y, sin embargo, es esa Compañía una obra fundamentalmente montañesa y la aportación más importante de nuestro pueblo a la transformación industrial de España. Como cimientos de la Empresa hay dos nombres: don Antonio López y López y Comillas: un nombre de *indiano* y un nombre de pueblo. Y luego, en el desarrollo del magno edificio, los nombres montañeses se enlazan: nombres de marinos, de colaboradores del ilustre marqués, de barcos íntimamente unidos a la historia de nuestro puerto. Tal tradición de fecundo trabajo es lo que muere.

Una vez rescindido el contrato, la Compañía Trasatlántica se transformará; influencias de otras gentes y de otros pueblos, sustituirán a la tradición genuinamente montañesa de la Compañía, durante un largo medio siglo. San-



*Anuncio de la Trasatlántica, reliquia callejera de la presencia de la compañía en Santander.*

tander tenía motivos para haber llorado al saber la noticia de la rescisión. Pero Santander no llora nunca, no sabemos si por grandeza de alma o por inconsciencia. Ni la Prensa se ha despedido a la tradición que se nos va, como esa tradición merece.

Se ha dado la noticia escuetamente, sin un comentario. Como si la Trasatlántica Española hubiese sido siempre completamente extraña a Santander.

\* \* \*

Nació don Antonio López y López en Comillas el día 13 de abril de 1817. Cuando tenía cinco años murió su padre y quedó sin más amparo que el de la madre viuda, que a los nueve años le manda a Jerez a casa de un pariente que tenía un almacén de vinos.

Niño inquieto y díscolo, si hemos de creer a sus biógrafos, permaneció solo tres años al lado del tío jándalo, y al cabo de este tiempo, y a los doce años de edad, retornó a la pobre casa de su madre. A juicio del pariente, de aquel mocoso no podía esperarse nada. Burlón el Destino, se complace a menudo en desacreditar las más autorizadas profecías. Dos años después, a los catorce, el niño Antonio López abandonaba nuevamente a su madre y su pueblo, y esta vez tomaba el camino de América.

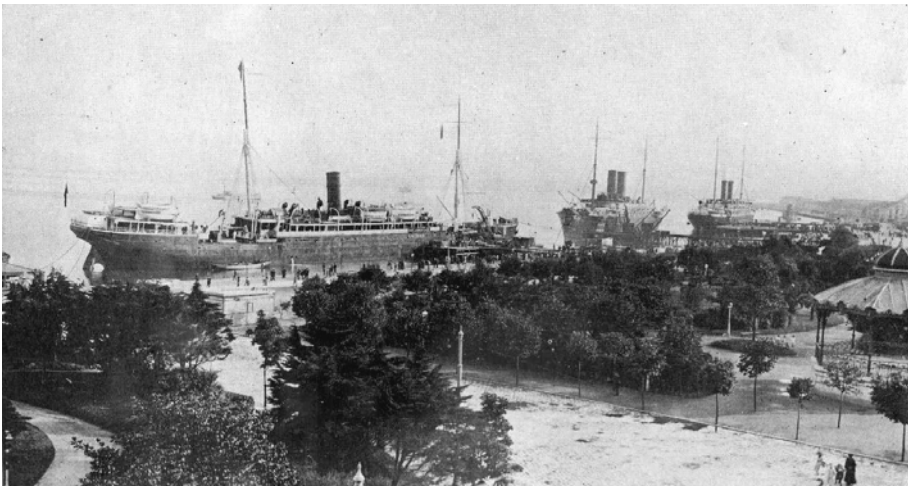
Dependiente de un establecimiento en la Habana, es quien levanta su crédito al poco tiempo de estar en él. En 1841 hace un viaje a España, sin más objeto que abrazar a su madre. A su retorno a Cuba, visita Trinidad, Cienfuegos y Santiago, vendiendo pacotillas por valor de seis mil pesos. Como dice don José Antonio del Río, *“fue el primero que acudiera a los puertos del Sur de la isla con géneros de novedad francesa, que no estaban todavía acostumbrados a recibir, por cuya razón se los arrebatában, hasta el punto de poder subir con aquel medio, algunos peldaños más de la escala de la prosperidad”*.

Con los frutos de aquel comercio se estableció en Santiago de Cuba. En 1853, casado ya con doña Luisa Bru y dueño de una considerable fortuna, vuelve a España a residir y trabajar en ella. Tenía entonces treinta y seis años. Había obtenido el triunfo en plena juventud. Durante el tiempo de su residencia en Santiago se inició como naviero; estableció el primer vapor de hélice que hizo el servicio en los puertos del Norte de la isla. Este feliz ensayo le animó, una vez en España, a emplear su fortuna y su inteligencia en negocios marítimos.

\* \* \*

Con un golpe de vista certero, abarcó las posibilidades de trabajo en España y eligió el primer negocio posible. Acababa de inaugurarse el ferrocarril de Alicante, y don Antonio imaginó que, uniendo por medio de vapores el puerto levantino con el de Marsella, todo el comercio francés de nuestra patria se haría por allí. El ferrocarril recogía los géneros que los barcos desembarcaban. Contados puertos españoles podían ofrecer entonces tal combinación. Los primeros barcos que tuvo don Antonio para este servicio fueron el *Alicante*, el *Madrid* y el *Marsella*, a los que se agregaron pronto el *París* y el *Ciudad Condal*. Giraba la Empresa bajo la razón social *A. López y Compañía*, y eran los socios de don Antonio, su hermano don Claudio, don Patricio Satrústegui y don Carlos Eizaguirre. Así nació la Compañía Trasatlántica. Ocurrió que dos de los vapores, el *París* y el *Ciudad Condal*, comprados para la línea Marsella-Alicante, fueron demasiado grandes para este servicio y entonces se les destinó a la navegación de América. Fue el balbuceo de la Compañía Trasatlántica.

Con el nombre de *Antonio López y Compañía*, la Empresa Trasatlántica crece y se desarrolla. En los calamitosos años de la primera guerra de Cuba, realiza el entonces sobrehumano esfuerzo de trasladar rápidamente el ejército que se envía a sofocar la insurrección. En el año 1876, dice don Arístides de Artiñano. *“Ilevó en un mes 25.000 hombres a la Gran Antilla, sin sufrir el menor contratiempo, lo que le valió los plácemes y la admiración de cuantos no com-*



*Buques de la Trasatlántica en Santander. De izquierda a derecha Leon XIII, Alfonso XII (3º) y Alfonso XIII (2º).*

*Revista La Montaña 1 de septiembre de 1917*

*prendían que un comerciante pudiera realizar con sus propios elementos tan gigantesca empresa, difícil aún para el Gobierno de una poderosa nación”.*

La razón social *Antonio López y Compañía* se transforma en 1881 en la *Compañía Transatlántica Española de Navegación S.A.* Cuando dos años después muere el hombre insigne, la Compañía contaba con la siguiente flota:

*Antonio López*, de 3.400 toneladas, *Alfonso XII*, 2.821, *Ciudad de Cádiz*, 2.266, *Santander*, 2.458, *Méndez Núñez*, 2.345, *España*, 2.344, *P. de Satrústegui*, 2.171, *Ciudad Condal*, 2.595, *Habana*, 2.678, *Gijón*, 2.110, *Coruña*, 1.882, *Comillas*, 2.124, *Guipúzcoa*, 2.203, *Puerto Rico*, 2.203, *Pasajes*, 869 y *M. L. Villaverde* 869.

En el momento actual, al procederse a la rescisión del contrato, la flota de la Compañía es la siguiente:

*Alfonso XIII*, 16.000 toneladas, *Cristóbal Colón*, 16.000, *Reina Victoria Eugenia*, 15.400, *Infanta Isabel de Borbón*, 15.400, *Juan Sebastián Elcano*, 12.750, *Marqués de Comillas*, 12.750, *Manuel Arnús*, 12.000, *Manuel Calvo*, 11.275, *Antonio López*, 10.412, *Magallanes*, 10.000, *Buenos Aires*, 9.762, *Montevideo*, 9.672, *León XIII*, 9.449, *C. López y López*, 8.468, *Legazpi*, 7.925, *Isla de Panay*, 7.803, *Reina María Cristina*, 7.752, *Alicante*, 6.401, *Joaquín del Piélago*, 1.204 y *Mogador*, 914.

\* \* \*



*El vapor Reina María Cristina en Santander después de la modificación sufrida en 1908, en la que eliminaron dos de sus cuatro palos. - Postal de la época*

Desde que en 1852 compra don Antonio López y López en Santiago de Cuba el primer vapor de hélice que hubo en la isla – aquel vapor se llamaba *General Armero*, desplazaba 616 toneladas y andaba siete millas – hasta los últimos barcos adquiridos, del tipo del *Reina Victoria Eugenia*, ¡qué suma de esfuerzos inteligentes en el servicio de la riqueza patria!

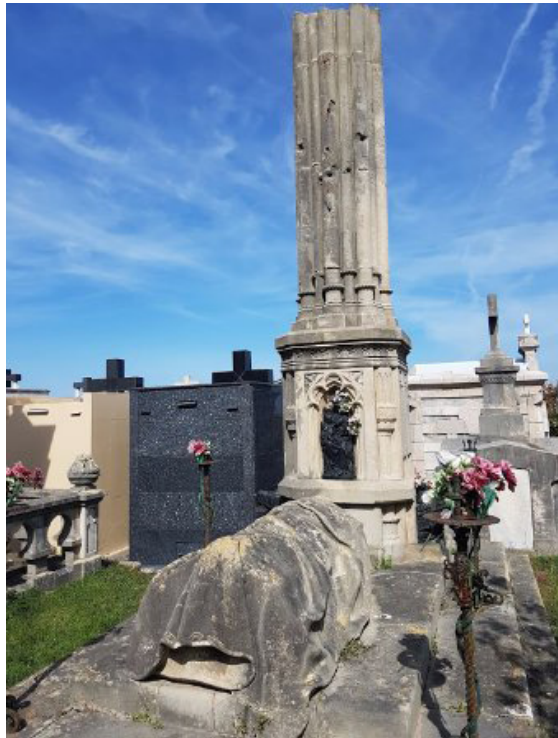
Obra montañesa, genuinamente montañesa, durante medio siglo a los montañeses se nos ha llenado la boca cuando nombrábamos a la *Trasatlántica*. Era algo nuestro, con lo que contábamos para nuestro orgullo. Capitanes montañeses mandaban sus mejores naves, y los hijos del pueblo nutrían los roles de su dotación. Se nos henchía el alma de entusiasmo viendo los grandes barcos atracados a nuestros muelles.

¡Aquellos tiempos del *Alfonso XIII* y del *Cristina*, en competencia con los trasatlánticos franceses! ¡Cómo latía ante estas luchas nobles, el corazón de la ciudad! ¡Qué popularidad la de capitanes como Casquero, como Fernández *el Manchego*, como Oyarbide o Jaureguizar! Aquellos buenos tiempos de la *Trasatlántica* ya pasaron. Santander acaba de cerrar uno de los capítulos más brillantes de su historia.

Permítasenos esta evocación sentimental, que tiene el valor de una lágrima. ¡La lágrima que no derrama el pueblo! ¿Es que puede decirse sin emoción, adiós a tantas cosas?

PICK

*Monumento a las víctimas de la Compañía Trasatlántica, en la explosión del vapor Cabo Machichaco. Cementerio de Ciriego Santander.*



## 76.- Tirteo del Machichaco

*La Voz de Cantabria 3 de noviembre de 1929*

Tremenda voz la del infierno en aquella tarde tibia y pérfida, celada astuta tendida al vecindario para que dejase sus casas y fuese al lugar elegido para teatro de su muerte. Tremenda voz que quienes la oímos, por muy niños que fuéramos, no olvidaremos nunca. Fue como un gemido de la tierra rota; como el rugir del mar convertido en tigre. Y fue algo más que eso; no fue un sonido articulado. Fue una mezcla confusa y horrenda de todos los clamores infernales: el cañón puso en ello su parte, y también el trueno. Colaboraron el incendio y el vendaval. La voz duró unos segundos, acaso unos minutos interminables. Luego este estrépito sin nombre se prolongó en las calles por millares de alaridos humanos y por el llover de los cristales rotos en las aceras.

Así habló el infierno, con esta voz de muerte, el día 3 de noviembre de 1893. Hoy hace treinta y seis años.

Don Marcos Linazasoro era un librero de viejo que tenía su chiribitil en la Plaza Vieja, en el local que ocupa hoy el Bar Montañés. La base de su negocio era la reventa de los libros de texto para los chicos del Instituto. Un estudiante vendía una Historia Natural por tres reales para pagar una hora de mesa de billar, y volvía a comprarla dos días después por ocho pesetas. Además de este lucrativo negocio, don Marcos explotaba la venta de novelones de las Casas Maucci y Sampere. El dio a conocer a nuestro público todo Ponson du Terrail, cuyas “Hazañas de Rocambole” obtenían entonces un éxito rotundo. La tienda de libros de texto y de novelones de don Marcos Linazasoro se llamaba “El Arca de Noé”.

No se crea, por la clase de negocio a que se dedicaba, que don Marcos fuese un hombre rapaz poseído por el demonio de la usura. Si en la compra-venta de libros de texto apretaba un poco las clavijas, era porque el negocio sólo se podía defender así. Una librería no daba en el Santander de entonces para vivir y como el mercado de libros de texto era muy reducido, había que comprar y que vender de aquella manera para no saldar con déficit todos

los años. La prueba de lo que decimos es que los estudiantes miraban con simpatía a don Marcos, cuyas ideas avanzadas, de una exageración un poco cómica, no infundían terror a nadie. Don Marcos era republicano federal y maestro laico. Para dar la batalla a la reacción, presentaba todas las elecciones su candidatura por el distrito de la Catedral. Obtenía sus buenos veinte o treinta votos, mientras otro republicano, de los que iban a misa, don Paulino García del Moral triunfaba siempre. Don Marcos ponía a sus repetidas derrotas éste invariable comentario, nada respetuoso, por cierto, para el sufragio universal:

– ¡Hay mucho cerdo en ese distrito de canónigos!

Hacían tertulia en la librería de don Marcos, atraídos por lo pintoresco del ambiente, algunos pollos bien de la época, como los después ilustres poetas Jose María Aguirre y Escalante e Ignacio Zaldívar. Otro contertulio invariable en los días que pasaba en el Sardinero, era nada menos que el hombre de Zanjón y de Sagunto, el capitán general de nuestro Ejército don Arsenio Martínez Campos, a quién los Borbones debían su trono.

Don Arsenio iba allí, con su aspecto y su sencillez de comandante retirado, fumando una tagarnina del estanco. Hablaba poco y se dedicaba a revolver montones de libros. Era un apasionado de los novelones truculentos, y don Marcos tenía orden de enviarle a su casa de los Pinares todas las novedades de ese género.

¿Qué porqué hablamos de don Marcos y de su tienda? Por poca cosa: porque aquella tienda fue el horno en que se fraguó la *Ilíada* del *Machichaco*. Don Marcos fue el Homero y el Tirteo de aquél drama sin nombre. Sólo él se sintió con alientos para cantar el terrible trance. En prosa, produjo la catástrofe el *Pachín González* de Pereda. En verso sólo había de sonar la voz ya un poco cascada de don Marcos. Aquella voz había querido imitar la voz del infierno que oyó Santander el 3 de noviembre.

\* \* \*

¿Cómo salió de su intento, el pintoresco librero de viejo de la Plaza Vieja? A la vista tenemos su *Panteón conmemorativo*, obra mixta de litografía y de poesía. Mitad y mitad. Este “Panteón”, que en aquellos tiempos tuvo una popularidad y una difusión extraordinarias, hasta el punto de no haber una sola casa humilde en la provincia de cuyos muros no colgase, ha desaparecido con la generación que lo compró. Hoy casi no se encuentra, y en las prenderías,

donde de tarde en tarde aparece alguno, los prenderos, percatados de su rareza, lo hacen pagar a precio de incunable. No hace mucho le pidieron a don Miguel Artigas, en una de estas almonedas de la calle de las Naranjas, cincuenta pesetas por un ejemplar amarillento del “Panteón”.

Las nuevas generaciones desconocen en absoluto esta obra maestra de don Marcos. Por eso juzgamos interesante, en este aniversario de la horrible catástrofe, dar a conocer algunas de las partes poéticas que integraban tal obra. El “Panteón” era un gran pliego de papel grueso, estampado en litografía. Lleva al pie la razón social del litógrafo: Beci Cifrián, San José, número 4, Santander.

Todo el centro del pliego figura la bóveda de un panteón, en cuya entrada se alza un monumento funerario, rematado por una cruz que sostiene en sus brazos una corona. En la tabla de este monumento se lee la siguiente inscripción, único texto en prosa de todo el trabajo: *“Segunda catástrofe, 21 de marzo de 1894. A la memoria de los valerosos buzos Esteban y Jesús Villarrenaga; del sobrestante José Higuera y los obreros José María García Pérez, “Bustelo”; Lorenzo Collantes y demás compañeros mártires del trabajo que sucumbieron por su abnegación y su heroísmo en la Segunda Explosión del Cabo Machichaco. ¡Descansen en paz!”* Todo lo demás es poesía, como dijo Musset.

\* \* \*

Los dos tercios laterales del pliego imitan lados del panteón, rematados por ángeles orantes y por jarrones funerarios. Y están divididos en cuadritos, cada uno de los cuales quiere ser una lápida. Y cada una de estas lápidas lleva un epitafio rimado.

Don Marcos Linazasoro, sin proponérselo, batió los records del ripio conocidos en poesía. A su lado, Garulla y Grillo son unos pobres principiantes. En este aspecto puede decirse que el autor del “Panteón” conquistó la inmortalidad. Logra efectos enormemente cómicos con un estilo enfático y tratando tema tan patético. He aquí algunas muestras:

*Rendid el postrer tributo  
al sabio señor Portilla,  
profesor del Instituto  
El golpe de férrea astilla  
llenó a su casa de luto*

*Dou, Villabeitia, Andrés  
prácticos del puerto todos  
con verdadero interés  
ayudaron de mil modos  
¡Descansen en paz los tres!*

*Aquí yace don Pedro Sanz y Sama  
esforzado y valiente coronel  
del batallón de Burgos. Lo reclama  
el oficial de guardia en el cuartel;  
se inquiere, se le busca, se le llama,  
y la noche se va sin dar con él;  
su cadáver flotaba al otro día,  
cerca del Machichaco, en la bahía*

*Yacen Revilla y Martín  
en esta urna funeraria  
con Gamba (don Valentín)  
y Canal ¡Casi da fin  
la Casa Consignataria!*

*Don Jorge y Valentín Peña  
duermen la siesta infinita  
¡No en balde la ciencia enseña  
que ante la atroz dinamita  
toda fuerza es bien pequeña!*

*\* \* \**

*Si esta losa se levanta  
surgirán nueve bomberos  
demandando, justicieros,*

*cuenta de desdicha tanta  
Saldrán Gerardo Lasanta  
Sarabia, Barrio y Ortíz,  
el capataz Pedro Ruiz  
Sánchez, Venero y Tejera  
con Gómez, hoja postrera  
de ramo tan infeliz.*

*Desafío al mejor poeta del mundo – decía una tarde don Marcos, en su tienda – a  
que meta, como yo, en una décima nueve bomberos, cada uno con su nombre.*

*– Y con su casco, apuntó Roberto Basañez, que le oía.*

De epitafio en epitafio, el autor se supera. Véanse éstos:

*Bajo esta lápida plana  
pulida con piedra pómez,  
yacen Basilio Quintana  
y don Isidoro Gómez,  
muertos en edad temprana.  
Este grupo, harto infeliz  
se encuentra envuelto en maderas,  
chapas, clavos y barniz.  
Manuel Ordoñez, Luis Heras  
Miguel Franco y Tomás Ruiz.*

Y por último, pues la tentación a copiarlos todos nos llevaría a ocupar demasiado espacio, lo que puede considerarse como la obra genial del ripio:

*Aquí yace asfixiado  
que murió sin decir ¡ay!  
Castillo, que estaba al lado  
huyó herido y aterrado  
¡Descanse en paz Gurtubay!*

Todo en esta quintanilla es genial, decía don Enrique Menéndez. El que parece que va a ser protagonista, el desgraciado que murió sin decir ¡ay! Queda en el anónimo; pero en cambio surge de improviso en el tercer verso “Castillo que estaba al lado” y en el último, ese Gurtubay, del que no se dice que haya muerto ni que esté herido, pero a quien se desea descanso eterno. Esta quintilla es el “Quijote” de la incoherencia.

\* \* \*

En total constituyen el “Panteón” ochenta quintillas, ocho décimas, once octavas reales y dos silvas, osea un bloque de seiscientos cuarenta versos. Don Marcos murió sin darse exactamente cuenta de todo el alcance de su obra y sin sospechar que llegaría un tiempo en que se pidiesen cincuenta pesetas por un ejemplar de su “Panteón”.

PICK

## 77.- La Escuela de Esparta

*La Voz de Cantabria 7 de noviembre de 1929*

Al patache lo vimos desde lejos, cuando sus velas eran un punto blanco en la tarde plomiza. Luego, creció y creció hasta tener forma y tener alma. Le vimos ya claro, cuando venía sólo con su mayor arrizada, saltando de ola a ola como un guía alpinista salta de abismo en abismo. Había muchos barcos más que, como él, venían buscando el cobijo del puerto; pero solamente este viejo patache nos interesaba.

Venían muchos corriendo delante del temporal, que les empujaba con su aliento. Eran los hermanos del pobre *Konzesi*, sus camaradas de alegrías y penas, en la costa torva y en los puertos humildes. Era el rebaño del cabotaje – vapores costeros, pataches y goletas – sorprendido por el lobo pastando en las verdes praderas del mar y que venía disperso a ganar el redil. Los vaporcitos escapaban bien, corriendo las praderas con sus patas de humo que no conocen el cansancio. Los veleros, los pobres pataches, ya es otra cosa. Llevaban al lobo tirándoles mordiscos a su lana. Unos estaban ya en la bordada que les llevaba al puerto. Otros seguían siendo puntos blancos en el horizonte. Sobre ellos caería el espanto de una nueva noche de tormenta. Pero a nosotros nos interesaba solamente – no sabemos porqué – el viejo patache que venía hacia el puerto con su vela mayor arrizada. Acaso porque fue el primero que vimos cuando apenas era perceptible y que al ir nosotros hacia él y él hacia nosotros, fue adquiriendo forma como si asistiésemos a su nacimiento. Hasta que llegamos a tenerle a nuestro costado.

Venían envuelto en un espantoso chubasco, muy sereno y tranquilo, con esa serenidad con que los débiles afrontan siempre lo irremediable. Por eso el chubasco se enfurecía más. Los que hacen de su debilidad un arma, son los adversarios cuyo vencimiento es más difícil. El patache se defendía bajando con la ola, cuando la ola lo deseaba; alzándose con ella; plegándose elástico y meciéndose grácil en los breves minutos de calma, como esos perros mansos y buenos que adaptan su lomo a la presión cariñosa o brutal de una mano. Al chubasco no le gustaba eso; al chubasco le gustaba sacudir tajamares de hierro.

Cuando el patache estuvo a nuestro lado, vimos el microcosmos adherido a su costra. En la popa, un patrón de cabellos grises ofrecidos como juguete al viento. Sus piernas, atornilladas en las botas de agua, tenían la firmeza de dos mástiles más, paralelos a los otros mástiles. El patrón llevaba el timón en sus manos y la vista fija en el latido de la vela hinchada. Ante él, cuatro o cinco tripulantes se asían a la maniobra o se arrastraban por cubierta. De los cuatro o cinco tripulantes, dos, por lo menos, eran niños: niños de doce o trece años, a lo sumo, que, al pasar junto al vapor, agitaron las manos, saludándole. Como todos los niños, todo encuentro significaba para ellos una diversión. Privados de los juguetes infantiles, jugaban a ver el barco que pasaba, a apostar a quién leía primero su nombre, a reírse mucho de verle bailar grotescamente en los balances ... Pero esto en un minuto solamente, porque enseguida la voz dura del amo – padre o patrón, pero amo siempre, porque en sus manos reside todo –; la voz autoritaria, repetimos, les sacaba del limbo de la infancia y les improvisaba hombres.

– *¡Cambia la botavara!*

Y allí iban los niños, con el otro par de tripulantes, tirando de los cabos en un equilibrio milagroso, porque el patache se caía de costado, obediente y sumiso a la ola.

Alguien nos dice compasivo:

– *¡Pobres chicos! ¡Mejor estarían en la escuela!*

En la escuela, ¿porqué? ¿Es que no lo están acaso ya? Están en la escuela de Esparta, que es la que daba los héroes a Grecia. Mientras los atenienses creían que el Sofisma y la Retórica eran cosas verdaderamente importantes y se consagraban a su culto con voluptuosidad de enamorados, Esparta abría en sus montes las escuelas del Sacrificio. A esas escuelas fueron Leónidas y sus trescientos secuaces inmortales. En la escuela de Esparta, los niños, como estos niños del patache, se familiarizaban con la muerte y la hacían guiños y burletas. Era la *meiga* que apedrearon muchas veces. En la escuela de Esparta se curtía la piel rosada y se endurecían los músculos en la práctica de la sobriedad. Leche agria de ovejas, uvas silvestres y carne sangrienta de toros y caballos fueron las golosinas que gustaron de niños los guerreros de las Termópilas. Así, estos niños del patache, tras un día de trabajo angustioso, mordidos por el frío, curtidos por el viento y espolvoreados de granizo por el chubasco, se sentarán al lado del hornillo, cuando el patache esté ya en el puerto, y meterán su cuchara de palo, después que lo hayan hecho los hombres, en la marmita del austero condumio. Un sorbo de agua con sabor añejo de madera húmeda, agua de ba-

rril que lleva muchos días en su cárcel, será el néctar con que rieguen la refacción. Después se echarán a dormir en el camastro húmedo, entre cabos viejos, lona de velas con huellas de dientes de ratones y latas de pinturas. Y tendrán un sueño gozoso como todos los niños: soñarán con los ángeles.

\* \* \*

Los alumnos de Esparta irán creciendo y conquistando nuevos diplomas cada curso. Un día, el patrón de los cabellos grises, que probablemente será su padre, entregará a uno, el más desarrollado o el más despierto, la rueda del timón, mientras él descansa. Otro día asistirán a una fiesta de pueblo, en Muros, en Viavélez o Villagarcía, bailarán con las mozas y harán frente a los mozos provocadores. La dura escuela les va imponiendo su pedagogía. Y puede ser también que en un invierno, una ola más implacable y cruel que ésta que les trajo hoy a nuestro costado, deshaga su patache y se los trague a todos, como un ave de presa se engulle un mosquito. Puede ser también que uno de los dos niños, que se salve milagrosamente nadando durante varias horas, o asido a una de esas perchas que flotan siempre en las aguas de todo naufragio. Este es el último examen tremendo que los alumnos de la escuela de Esparta deben pasar. El niño que lo haya pasado como si saliese de una Politécnica, entrará en el mundo por la puerta grande. Navegará en todos los barcos; será patrón o contraemaestre; desertará en un puerto de América o Australia; fundará un rancho en el desierto; descubrirá una mina ... Sabe Dios dónde puede llegar. Porque la Historia nos enseña que los más famosos triunfadores fueron los que cursaron sus primeras letras en la escuela de Esparta. *Mutiles y rapaces* de patache, *pinches* de tienda, cornetillas de regimiento, niños que hacían burletas a la muerte en vez de abrigarse en el halda materna y de jugar al trompo ... ¿Para qué ir a otra escuela?

\* \* \*

Y un nuevo chubasco se traga el patache, que ha echado ya su ancla. Los dos niños de la escuela de Esparta estarán ahora pelando las patatas del austero condumio de la tarde. Para calentar sus pies ateridos, el perro de a bordo se echará entre ellos.

— ¡Toma, León!

Porque en la escuela de Esparta se enseña también a ser piadoso y amigo de las pobres bestias que nos ayudan a ganar el pan.

\* \* \*

OFRENDA.- El Sindicato Marítimo de Cocineros y Camareros no nos olvida. Sabe que compartimos con ellos la alegría y el dolor del mar, y nos envía una misiva honrosa, en la que no quitamos ni variamos nada, ni aún los elogios, que, nos avergonzarían de no venir de gente que no conoce la lisonja, y que al alabarnos solamente trata de afirmar rotundamente una amistad. Dice así la misiva:

Señor don José del Río.- Presente.

*Muy señor nuestro: Con motivo de celebrar este Sindicato el día 8 del presente mes su primer aniversario, y recordando en este momento su doble personalidad de marino y periodista; usted que en verso y bella prosa, ha sabido cantar a los que para el mar y por el mar viven; porque conoce usted, por serle familiar, cómo se desenvuelven sus vidas, vidas en constante amenaza de perder lo que para los humildes represente el mas preciado don, que es el cotidiano sustento de los familiares, en luchas siempre con el constante temor que surja lo imprevisto, recurrimos a usted, esperando de su amabilidad y abusando de su benevolencia, que en los sin par Aires de la calle glose, usted que tan magistralmente lo hace, dicho acto, prestándole el calor de su incomparable pluma.*

*Sin más por la presente, señor del Río, gracias mil y sabe que los obreros del mar le vivirán agradecidos.*

*Por el Sindicato Marítimo de Camareros, Cocineros y Enfermeros: El presidente Luis Fernández; el secretario Santiago González.*

*Santander 4 de noviembre de 1929*

\* \* \*

Ahí tienen el *Aire de la calle* que piden. A ellos, que también se educaron en la dura *Escuela de Esparta*, como los *mutiles* de los pataches, va ofrecida esta crónica, inspirada ayer en un episodio sencillo del duro trabajo del mar.

¡*Mutiles, rapaces, chós, marmitones*, niños de los barcos! Vuestra infancia es la promesa de una generación de hombres de hierro. En vosotros saludamos al Sindicato, que cuando dejéis de ser niños, os acogerá ...

## 78.- La emoción del mar

*La Voz de Cantabria 12 de noviembre de 1929*

Aquí, en Santander, hemos visto pasar a bordo de uno de los trasatlánticos de su país a un señor inglés que, moribundo, emprendía el viaje para morir sobre las olas y tenerlas por tumba. Recientemente, el padre del aviador australiano Kinsforth Smith, dispuso en la hora de su muerte que su hijo llevase en un vuelo la urna de sus cenizas y las esparciese sobre el Océano Pacífico. Otro argumento: ese rico industrial de que nos hablaba hace días The Daily Mail, que ha adquirido la propiedad de un faro abandonado y lo ha convertido en su residencia. La torre cilíndrica ha sido interiormente amueblada con el confort con que los ingleses viven siempre; pero exteriormente sigue siendo el faro.

*Cuando lo compré – dice el propietario de la extraña casa – todos me decían que sería inhabitable en invierno. Pero es en invierno cuando más me gusta. Después de un día de trabajo me aísla en la torre entre el mar y los arenales; veo pasar los barcos; brillar mil luces por la noche; asisto al desarrollo de las tormentas ... Es como vivir en otro planeta ...*

*Créame usted – termina diciendo al periodista – que en cuanto tenga ocasión compro un faro flotante. (Lo que nuestros marinos llaman una “chata”)*

\* \* \*

¿Excentricidades? ¡Bien! Pero esas excentricidades responden a un sentimiento tradicional: a la emoción del mar. En Castilla, y toda España es Castilla para estos efectos, esa emoción no se sintió nunca. No hemos sido jamás un pueblo marineramente, sino un pueblo que se ha visto precisado a veces a salir a la mar. Por eso, a pesar de nuestra situación privilegiada, en el arranque de todas las derrotas de América y Levante y con litorales a tres mares, tenemos menos importancia marítima que pueblos pequeños y excéntricos como Suecia y Holanda, y aún como Dinamarca. Y ese carácter se refleja en nuestra literatura, y de un modo especial, en nuestras artes

plásticas y en nuestra poesía. Careciendo de la emoción del mar, nuestra emoción artística se orienta principalmente en otros sentidos.

El valor más nuevo de la poesía inglesa actual es Mr. Masefield. Y Mr. Masefield ha dedicado un libro a cantar un viaje barco de Liverpool, el *Wanderer*, fragata de tres palos que navegó de 1890 a 1907. ¿Se concibe al mejor poeta español dedicando un libro a un barco de comercio?

Es que Mr. Masefield, leal a su raza, siente como el Drake y como Nelson la emoción del mar y la interpreta en versos como éste:

*“The skyline is a promise not a bound”*  
*(El horizonte es una promesa, no un límite)*

\* \* \*

En Ruyard Kipling, la emoción del mar adquiere un vuelo épico no superado por ningún poeta de ningún tiempo. He aquí su canto *A los barcos de gran tonelaje*:

*“¿A donde vais, rebaño de grandes vapores ?*  
*– A traerte carne, huevos, pan y manteca ...*  
*– ¿Y donde vais a buscar eso, grandes vapores?*  
*¿Donde os mandaremos las cartas?*  
*– Vamos a Melbourne, a Quebec, a Vancouver.*  
*Escribidnos a Hobart, Hong Kong y Bombay ...*  
*– Y si os sucede algo, grandes vapores?*  
*¿Si naufragáis en las olas azules ?*  
*– Pues te quedarías sin café y sin jamón para el almuerzo*  
*y sin bollos para tu té*  
*– Rogaré entonces porque tengáis buen tiempo: brisas y olas suaves ...*  
*– Poco importan las olas a nuestros esqueletos de hierro ...*  
*– Mandaré encender nuevos faros para que os alumbren, grandes vapores*  
  
*...*   
*– Y formaré sabios pilotos que os guíen.*  
*– ¡Bah! El canal está tan iluminado como un salón de baile.*  
*Los pilotos abundan más que la sardina en los bancos de Looe ...*  
*– ¿Qué puedo hacer entonces por vosotros, grandes vapores?*  
*– ¡Mandar barcos de guerra a vigilar los mares!*  
*Para que nadie pueda impedirnos que te traigamos tu alimento ...”*

Esta mala versión castellana no puede dar idea de la grandeza de este canto. Es necesario leerlo en inglés con su armonía imitativa, con sus efectos onomatopéyicos. Y con su espíritu imperial y religiosamente marino. En ese canto está toda la emoción que un inglés siente en presencia del mar.

\* \* \*

En castellano no se ha hecho nunca poesía de esa. Todas las alusiones al mar del Siglo de Oro han sido elocuentes y eruditas alusiones retóricas. En el siglo XIX los románticos tradujeron la emoción marina mirando más a Victor Hugo, y a lo sumo a Byron, que a los mares que tenían delante. Y ahora, la nueva poesía se entrega a juegos exquisitos, dando la emoción dosificada o en fórmulas geométricas.

Véase lo que es para Jorge Guillén *Lo inmenso del mar*:

*“Estricto, pero infinito,  
no acoge este mar, ¡Oh idea  
de lo azul! Ningún prurito  
que de tan blanco crea.  
La desnudez en raudal  
y oculta en los azul, la sal.  
¡Poder tan ágil que a solas  
con color restituye  
la unidad del mar, que huye  
sin cesar bajo las olas ...!”*

Para Gerardo Diego es también el mar fórmula lograda, como una receta de matices:

*“Pero el sur vuelca su tinta  
azul-negra. El horizonte  
comba el lomo del bisonte  
y ciñe el piélago en cinta.  
Nace la luna distinta  
y en la plata la mar coagula.  
La marea casi nula  
mi pecho calma y compasa  
La espuma antigua se tasa  
y la brisa se estipula”*

Por último, para Rafael Alberti el mar es una cosa graciosa, un bello juguete:

*“Gimiendo por ver el mar,  
un marinerito en tierra,  
lanza al aire este lamento:  
¡Ay mi blusa marinera,  
siempre me la inflaba el viento  
al divisar la escollera!”*

\* \* \*

Contra esta tradición castellana de retórica y de discreteo, opone Jesús Cancio su ruda estrofa comillana. Después del mar de madrigal de Alberti y del mar filosófico de Guillén y Diego, el mar azul, el mar de agua de Jesús Cancio, nos restituye a la Naturaleza. Esta emoción la hemos sentido repasando su último libro *Romancero del mar*, que se habrá puesto a la venta. Es el libro que le editaron, exquisitamente por cierto, sus admiradores de Comillas con ocasión del homenaje que se le tributó el último verano. Lleva artísticas ilustraciones de Ricardo Bernardo.

En este libro, en que se emplea casi exclusivamente el romance octosílabo, la sencillez de rima sirve mejora la emoción que la estrofa quintaesenciada. A nuestro juicio, es esta la obra más pura de Cancio y la que más cerca le sitúa de los cantores ingleses del mar, como Masfield y Wordsworth. En especial los romances “de la fragata blanca”, el del “patache abandonado”, el de “la luna y la nave” y el de “la vieja trainera”, recuerdan, claro que de lejos, la dramática sencillez de los pequeños poemas con estribillo de Ruyard Kipling.

*“Fragata, fragata blanca  
del codaste al tajamar*

... ..

*cisne de un cuento de oro  
lleno de viento y de sal.  
¡Fragata! ¡Fragata blanca,  
¿no te volveré a ver más?*

\* \* \*

Estamos, como se ve, en presencia de dos modos de interpretar el mar: el de la imagen y el de las directas alusiones. Que cada uno escoja el que más le agrade. Los dos modos son poesía, indudablemente. Cancio y los poetas ingleses cantan a las cosas concretas del mar, apellidándolas con sus nombres. A Guillén, Diego y Alberti, no les importa el mar en sí mismo: extraen de él unas gotas de zumo poético, y esas gotas las sirven luego en unos cálices de forja magnífica. Para hacer lo que hacen ellos, se precisa poseer la emoción del arte. Para hacer lo de Cancio hay que tener la emoción del mar, como esos ingleses que se van a vivir a los faros antiguos.

PICK

## 79.- El dolor del muelle

*La Voz de Cantabria 14 de noviembre de 1929*

La gente – casi toda la gente – conoce del muelle la estampa policroma: el mar azul, el cielo de vidrio, los trasatlánticos y los yates. Y, a lo sumo, la imagen animada de la descarga de un vapor en un día radioso: el trabajo alegrado por coplas entre el optimismo de los transeúntes.

Hay otro muelle, sin embargo, que no es la estampa policroma, sino un tremendo claro oscuro en que las sombras y la luz riñen una descomunal batalla. Este muelle, para muchos inédito, pudo verse ayer y se verá hoy, probablemente. Es el muelle de los días de invierno. Tiene como elementos de emoción el Noroeste que barre la planicie escampada de tablas y de barro y el agua que cae como un castigo sobre los harapos de los pobres gusanos que larva la intemperie.

Este muelle doliente y trágico hay que ir a buscarle muy al Oeste, lo más lejos posible del Club Marítimo y de sus claras banderolas; donde la ciudad se resuelve en la confusión de un arrabal de puerto. A las casas nuevas y a los comercios de brillante aspecto, sustituyen los almacenes desvencijados. A las torres de las iglesias y a las cúpulas de los palacios, las chimeneas negras. En vez de jardines hay montones de escoria. Mercancías abandonadas y pudriéndose, en lugar de kioscos; no lujosos cafés sino sórdidos cafetines en los bajos de las casas obreras o en una esquina de almacenes. Ni tranvías ni *autos* de lujo; pesados vagones que ruedan lentamente, carros de bueyes y camiones enormes, que alzan una espesa cortina de fango.

A primera hora, cuando todavía la gente independiente o de empleos cómodos gusta voluptuosa el calor tibio de las mantas, esta vasta planicie de las duras batallas comerciales se empieza a animar. En los barcos, la marinería baldea las cubiertas. Los rubios mocetones noruegos u holandeses vierten el agua clara del baldeo sobre los barcos que acabaron su carga y ríen al día que nace con su rostro de niños. Las altas botas marineras, con tacones como martillos, tocan una diana grotesca al correr por las planchas de hierro. Luego los pitos de las fábricas lanzan su invitación a empezar el trabajo. La nueva

luz destiñe el cristal del cielo empavonado por la noche y lo pinta unas rayas claras. El muelle se ha lavado su cara y toma ginebra para calentarse en la taberna del nuevo sol.

Va a empezar la faena en los barcos, que esperan con sus escotillas abiertas como bocas. Ante cada barco, hombres de todas las edades se alinean en una fila militar. Cada una de estas filas puede sumar treinta, cuarenta, a veces, hasta más hombres. Si la lluvia cae, la aguantan a pie firme. Algunos sepultan en los pozos los pies calzados de alpargata. La humedad les rezuma por todo el cuerpo. Hay una larga espera. Luego ante cada fila; van pasando unos hombres que se visten también de obreros. Son los capataces de descarga. Al pasar van diciendo:

– ¡Tú ...! ¡Tú ...! ¡Tú ...!

Y de la fila salen los designados, que van a formar en otra fila más pequeña. Son los elegidos en esta lotería del trabajo.

Los demás se desbandan muy tristes. Hay muchos que se van poniendo en la fila días y días sin que nunca se les escoja. Hay un dolor de humillación y vencimiento en el rostro de los preteridos. ¿Porqué este espectáculo cruel, que tiene una remota semejanza con las ferias de esclavos en el Sudán? Esta elección de obreros al aire libre es uno de los dolores que a diario ofrece el muelle. Luego viene el dolor de la gran miseria, de que apenas tiene idea la ciudad. Es la miseria de las mujeres sin ventura y de los niños menesterosos que pululan como ratones tras los rastros de las mercancías. Esta doliente humanidad hace presa en los despojos más inmundos. Todo lo que se cae es bueno para su apetito. Siguen a los carros del carbón, recogiendo en sus blusas el polvillo minúsculo; o los granos de maíz maculados de barro ... Cuando no tienen nada que coger, pordiosean en los barcos las sobras del modesto condumio: mendrugos y restos de potaje, peladuras de patata, huesos descarnados ... Los niños tienen amoratado el rostro por el frío y los ojos brillantes por la fiebre; enmarañado el pelo, y los pies y las piernas descalzos. Las mujeres, los rostros huesudos y las manos rugosas; visten viejos chaquetones de hombre y faldas remendadas. Cuando se les da algo, lo engullen voraces como pobres bestias hambrientas.

¿Cómo vive esta gente? ¿Donde se abriga? ¿Qué días claros hay en su sombra? Y, sin embargo, viven y a veces ríen con las bocas desdentadas o con los ojillos infantiles ...

Ayer el Noroeste barrió el muelle a toda esta humanidad dolorosa. No le abandonaron por completo. Se alinearon a lo largo de los almacenes, bajo el

cobijo de los aleros protectores. Estaban confundidos obreros y mendigos; mujeres que trabajaban y mujeres que imploran. Formaban una cenefa negra en la pared de yeso sucio. La lluvia les azotaba las caras y daba pesadumbre de plomo a sus mugrientos chaquetones. En las escampadas, la cenefa negra se rompe. Los obreros vuelven a sus escotillas, a sus cestos, a sus vagones ..., Las viejas y los niños a recoger su triste cosecha, a picotear como gorriones en todos los detritus ... Un nuevo chubasco les vuelve a ahuyentar. Y así se va pasando el día doloroso, inclemente, en la vasta planicie de Maliaño.

En el borde del muelle de tablas, los patrones de los pataches y los barcos costeros miran hacia la lejana isla de Santa Marina, para medir por la espuma del mar que rompe en ella, la fuerza del Noroeste en la barra. Los que van “a la parte” en el flete llevan apesadumbrados la cuenta de los días perdidos en la arribada. Si el mal tiempo sigue, se comerán todo el valor del viaje. Por eso salen temerariamente a la mar, y la mar algunas veces les devora. Al otro día comentan en el muelle las mendigas y los carabineros:

– *¿Leísteis el papel? ¡Se ha perdido el Carlos!*

– *¡Y se ahogaron los probes!*

– *¡Yo me acuerdo de su patrón que era un buenazo!*

– *¡Y seis hijos que deja en su pueblo!*

– *¡Y un chaval parecía por lo alegre!*

Este año fue el *Kontzesi*; otro año será otro. En el muelle hay siempre necrologías que tejer.

\* \* \*

Santander tiene el poema de sus pescadores. Un poema inmortal: *Sotileza*. Tiene también inolvidables rimas de sus cantiles y de sus playas en los versos de mar de Amós de Escalante. No tiene, sin embargo, el poema doloroso y dinámico de sus muelles. No tiene la novela de los barcos de carga, ni el aguafuerte de Maliaño.

Ángel Castanedo, que pudo hacerlo, murió muy joven. Pasó por estos cafetines cosmopolitas, cuyos dueños le recuerdan con amor y respeto.

– *¡Aquí se sentaba don Ángel!* – nos dicen todavía.

Y cuando don Ángel se sentaba allí es que pensaba algo. Llevaba un Jack London y un Walt-Whitman en su fina silueta de aristócrata. Pero murió muy pronto, y lo que pensaba murió con él.

De los vivos, solo Gerardo Diego inició estos poemas, sin perseverar en ellos, por desgracia. Su *Arrabales del puerto* denota una visión exacta de este triste paisaje:

*“Yo amo estos simétricos y sucios terraplenes  
surcados por los trenes  
sembrados de almacenes,  
donde las mercancías duermen como personas ...  
... y estas calles postreras,  
que aún sienten la sorpresa de no ser carretera,  
... Precaria arquitectura la de estos barrios llanos,  
casas improvisadas, súbitos cobertizos,  
fábricas cuartelarias: los símbolos humanos  
sin culturas violentas, ni alardes, ni postizos”*

\* \* \*

Este es el muelle visto por un poeta. Lástima que el poeta apartase pronto la vista de él. Sólo hizo los versos iniciales del gran dolor fecundo de Maliaño ...

PICK

## 80.- El “Marconi”, héroe moderno

*La Voz de Cantabria 30 de noviembre de 1929*

Cada civilización plasma su héroe en un arquetipo estereotipado. Los siglos guerreros tuvieron, a partir del descubrimiento de la pólvora, este héroe: el artillero que moría al pie del cañón. En esa figura simbólica se resumía todo el espíritu de la abnegación, de la disciplina y del deber. Los pintores fijaron el motivo en cuadros famosos; lo cantaron los poetas y quedó incorporado a la iconografía universal. Sobre los restos de una trinchera rota, destrozada por la metralla; entre un amontonamiento de cadáveres y tambores deshechos, la cureña de un cañón volcado, levantaba sus ruedas al aire. A su lado, un artillero, el último, se incorporaba penosamente teñido en sangre extendía el brazo, armado de un revólver, para defender hasta el fin los restos de su pieza. Era todo lo que se concebía en punto a sacrificio. Morir al pie del cañón, quería decir tanto como ser fiel a sus compromisos hasta la muerte.

Con el siglo XX, y más aún con el siglo de la Trasguerra, pues el verdadero siglo XX empieza en 1918, la evolución social elabora un nuevo tipo heroico: el radio del barco que se hunde en su cabina.

Inició la serie el *marconi* del *Titanic*, a quién sus compañeros de todo el Mundo erigieron un monumento. Luego, cuando el empleo de la *radio* se generalizó en los barcos, cada naufragio producía un nuevo ejemplar del héroe tipo. Lo asombroso es que todos estos héroes de la *radio* son mozuelos imberbes, bien lejos por su educación y por sus hábitos del concepto heroico del vivir. Al fin y al cabo, al héroe militar se le educaba celosamente para eso. En la Academia, una disciplina austera y una pedagogía especial hacían de su juventud una materia inflamable, apta siempre para la combustión. En cambio, el adolescente civil que entra a servir en la *radio*, crece y se forma ajeno a todas las solicitudes extrahumanas. Hijo de familias modestas, su ideal es trabajar pacientemente para mejorar su posición. Más que en el sacrificio estrepitoso, piensa en el modesto bienestar. No le seducen el laurel ni la trompeta épica; la inmortalidad no tiene para él otro sentido que el puramente religioso. Y, sin embargo, este adolescente, cuando se ve sometido por vez primera a prueba,

cumple sus deberes con tal abnegación y valor tan sereno, como pudieron cumplir los suyos los héroes más celebrados de la antigüedad.

El *marconi* de un barco va cerrado en su cabina. Sobreviene el trance terrible del naufragio, y mientras la tripulación se lanza a los botes o busca su salvación por todos los medios, él sigue cerrado en su jaula de madera, ataúd vertical, y allí espera serenamente la muerte. No sale, y se une a los demás náufragos que defienden su vida, porque la *radio* ha de estar funcionando continuamente, hasta que el agua la inutilice, lanzando gritos de socorro. Desde que se lanza el primer S.O.S. hasta el último, que el hundimiento del barco trunca muchas veces sin concluir, ¡qué escala de momentos terribles se ha sucedido en la estrecha cabina de la *radio*!

Como el artillero que dispara su pieza, una y otra vez, hasta que el enemigo encima, tapa la boca con sus cuerpos, el *marconi* del barco que se pierde, lanza serenamente sus mensajes hasta que el naufragio sumerge al aparato y al operador.

En estos últimos temporales se ha producido un nuevo hecho heroico – el hecho heroico ya legendario de los *marconis* – En Wooltack Point, Pembrokeshire (costa inglesa), un barco de 3.800 toneladas, el *Mosley*, perdido su gobierno, es arrastrado por la furiosa mar a los arrecifes.

“El *marconi*, Mr. E.R. King – dice un periódico inglés – cerrado en su cabina en la cubierta superior, vio como el barco chocaba en las rocas. Y en su puesto seguía, cuando su último mensaje fue dramáticamente interrumpido por una ola enorme que arrancó de cuajo la cabina y se llevó al operador y al aparato. Era una horrible tempestad en que el viento soplaba a una velocidad de setenta millas por hora. En aquel torbellino el *marconi* Mr. King lanzó serenamente su primer mensaje: *Necesitamos un remolcador. El mar nos arrastra a las rocas.*

Pasan unos momentos de honda y angustiosa incertidumbre. El *radio* espera una respuesta esperanzadora; pero la respuesta no llega. Mientras tanto, el *Mosley* ha sido echado sobre las rocas de Wooltack Point. Desde su cabina, alta como un palomar, se oyen crujir las planchas del casco y se ven las cubiertas barridas por el oleaje de la rompiente. Entonces el héroe envía su segundo *radio*:

*Hemos embarrancado en Wooltack Point. Necesitamos auxilios inmediatos.* Mientras tanto, el barco se deshace rápidamente. Unas olas monstruosas llevan su puente y su chimenea. En las rocas próximas, los vecinos de los alrededores están intentando el salvamento. Uno a uno, los marinos se van

echando al agua para intentar la única posibilidad de salvación. Sólo el *radio*, mudo e impenetrable como la esfinge, sigue en su cabina manipulando el aparato transmisor. Empieza a lanzar un tercer mensaje, cuando el abismo sube hasta él y se lo lleva.

La nueva página de oro de la *Radio* queda escrita.

\* \* \*

Esperar la muerte en un estrecho ataúd de tablas o de planchas, sin que un temblor cobarde o un impulso egoísta descompongan la belleza del gesto, vale tanto como el viejo heroísmo de los que morían borrachos de pólvora, agarrando con las manos crispadas las ruedas rotas de un cañón. Muchas veces se ha dicho que el tiempo de los héroes ha pasado ya. Nada más incierto. La vida moderna necesita tantos heroísmos como la antigua. Para que el Mundo marche y la Civilización no se detenga, es preciso que la sangre lubriifique constantemente el terrible engranaje. Ahora que este heroísmo procura pasar inadvertido con un nombre vulgar: se llama accidente de trabajo. Y en vez del romancero o del poema, lo narran los periódicos. Todo se conjura contra el héroe que se produce, no obstante, a pesar de todo. El valor del material humano sigue siendo el mismo que en los tiempos del cerco de Troya.

PICK

## 81.- Mares de barra

*La Voz de Cantabria 4 de diciembre de 1929*

Los mares de barra no son esas mares que rompen la superficie azul en miles de cumbres movibles. La mar de barra es una plataforma alta y lisa que vienen resbalando desde sabe Dios donde. Es una inmensa llanura que se mueve y que avanza. Cuando está junto al barco, se inclina y se hunde para que el barco se hunda también. Luego sube y le tapa. Toda aquella gigantesca mole pasa por encima. Cuando el barco resurge sacudiéndose los trozos de mar, como un elefante cuando sale del baño se sacude las gotas de agua, la inmensa llanura móvil, que estuvo a punto de teparle, ya no existe. Se ha resuelto en surtidores y chorros de espuma al chocar con los bajos fondos de la rompiente. El mar entonces parece una caldera que despide chorros de vapor. El barco se cuece en medio como una patata en un puchero. Y en seguida otra plataforma rodante, y otra. Son mares terribles las mares de barra, Dios nos dé las mil crestas movibles del oleaje que convierten el Océano en un martirizado paisaje lunar.

\* \* \*

Ayer hubo mar de barra en casi todos los puertos de la costa. Dentro de los puertos soplabla el Sur, pero fuera venía el N.O. corriendo como un caballo desbocado y llenando de cascos rotos la cacharrería. Muchos pescadores habían salido a prima hora, de noche aún, para que el día les cogiera en la costa sobre las manjúas. Precisamente ha sido éste un año de bendición para la pesca. Se ha pescado lo que se ha querido y la abundancia ha redimido de la miseria muchos hogares que viven del mar y sus industrias. Esta abundancia, de la que precisamente Santander ha sido el centro, ha traído a nuestras aguas todo el pintoresco rebaño de las flotas pesqueras. Como en los buenos días del verano, cuando la costera del bonito trae a Santander centenares de *marracanos* de Lequeitio y Ondárroa, la pródiga manjúa ha poblado de nuevo Puertochico, en este principio de diciembre, de trajes de bayeta amarilla y de diálogos vascos.

Los vapores pesqueros que llevan en sus popas todos los nombres del santoral, pernoctaban en Santander, en Suances, en Comillas y en San Vicente de la Barquera. Con la amanecida salían a la mar. Si la pesca se daba bien, y se daba así muchos días, a media tarde enfilaban nuestro puerto, cuya Almotacenia, desde donde se exporta la pesca a Madrid, pagándola a muy buenos precios, era la meta de su dura labor. Hace días que estaba la tormenta anunciada. Pero la escuadrilla pescadora no podía perder el tiempo en un prudencia excesiva. Allí afuera les esperaban las manjúas, que eran dinero y el pan de los suyos. Los vaporcitos, el *San Pedro Mártir*, el *Reina de los Angeles*, el *Ama-Begoña-Koa*, el *Beato Benio Ochoa* y las gasolineras de nombres semejantes, iban a la punta del puerto a avizorar. Allí esperaban el minuto más favorable en que la recalada de la mar de barra les permitiera dar el salto en el hervor azul. Iban a caer en la mar libre, en la mar del abra, y entonces empezaba la esgrima contra las olas. Diestros los mareantes, conocida la mar y muy marinera la embarcación, se sorteaban todos los riesgos. El sol de la mañana les cogía frente a Calderón, frente a Comillas, frente a Unquera. Se echaban las redes en la mar arbolada. Dura es la vida del mar, pero vida, al fin. Se vivía ...

Así ocurrió ayer. Así habían salido los vaporcitos de la pesca en las primeras horas de la madrugada. Iban confundidos los santanderinos y vizcaínos. El mar es de todos; en el mar no hay fronteras ni dialectos. Todos los que en el mar viven, hablen vascuence o hablen escandinavo, se entienden bien. Quede para la tierra el debate de las menudas cosas.

Las escuadrillas salieron y pescaron confiadamente. Ya tenían mucha cosecha plateada a bordo cuando vieron las enormes plataformas rodantes avanzar hacia ellos. Era todo el Océano moviéndose en bloques tremendos. Entonces empezó la dispersión del gran rebaño hacia los puertos. Fue la fuga loca. Antaño, cuando las embarcaciones se movían a remo o a vela, tal contingencia era la catástrofe. A la súbita aparición del Noroeste se le llamaba galernazo. En tales días salvar los mares de barra, era una empresa heroica que costaba docenas de vidas. *Sotileza* fue posible por eso. Hoy, con los barcos a motor y calderas el riesgo es muy remoto. Las flotillas bailan unos momentos en la rompiente y entran después graciosamente al descanso del puerto. La desgracia es la excepción. Y la excepción fue ayer el naufragio de San Vicente de la Barquera.

Entre la tarde y la noche volvía la flota. En Puertochico estaba reunida una compacta multitud, estremecida y agitada por la evidencia de la Muerte. Se conocía ya que una lancha había sucumbido y que, bajo la losa enorme de los mares de barra de un puerto próximo, unos cuantos cuerpos de pescadores eran juguetes trágicos brindados a la infancia de las olas. Había dudas sobre la filiación de la vapor náufrago.

– *¡Es la San Antonio!* – decía uno de los viejos de Puertochico.

– *¡No! ¡La San Antonio acaba de entrar!* – respondía otro – *Dicen que es la Reina de los Angeles ...*

– *¿Han entrado ya todas?*

– *Todas, no. ¡Faltaban seis hace un momento ...!*

E iban entrando los últimos vapores, escupiendo a los cielos su humo espeso y graso. Al entrar en la dársena pitaban jubilosamente. Algunos de los que entraban eran de Lequeitio, amigos y hasta parientes de los náufragos. Al entrar preguntaban por ellos. – *¿Se salvó Pachi?*

– *¡Sinco, disen que ahogarse! ¡Más no sé!*

Luego silencio: desde los barcos recién llegados se empezaba a echar a tierra la sardina cogida. Mujeres descalzas la recibían en el muelle, y cortando la línea de lujosos *autos* que volvían del Sardinero. Iban con los cajones rezumantes de agua de borrasca hacia la Almotacenia.

Y se seguía comentando:

– *¡Mala suerte tamién!*

Una mujer santanderina con el acento desgarrado y el pelo suelto por el viento, peroraba en ácrata:

– *¡Estas son las rentas de los probes!*

A trechos se seguía desembarcando pescado. ¿Quién lo comería? Este pescado sabrá necesariamente a muerto.

## 82.- La camioneta del “Tirabeque”

*La Voz de Cantabria 7 de enero de 1930*

Era un coche marino, cansado de correr la orilla del mar, por los caminos del Sardinero. Corría en competencia con los barcos: él por el asfalto de la Avenida, y los vapores, más abajo, por las aguas azules. A los roncos silbatos marinos, replicaba él con su *Klaxon* acatarrado. Al saludarse el coche y los vapores, se increpaban como dos antiguos conocidos, bromistas:

– ¡Adiós, cacharro!

– ¡Vaya chocolatera!

El cacharro de ruedas pensó muchas veces morir en el mar. Bordeaba el abismo en los pretilos de la Avenida. Alguna vez pensaba: *Un descuido de mi conductor y me voy abajo. Buen salto.* Y el pesado armatoste veía ya la barandilla del pretil arrancada; la caída casi vertical por el alto promontorio erizado de rocas, dejándose un listón o un hierro en cada punta, y después el descanso en el agua como uno de aquellos cascos viejos y roñosos que cubrían las mareas vivas. Muerte digna de un camión de la costa, enronquecido por el salitre y la humedad del mar y habituado al rugir de las olas y al agrio silbar de los vapores. Al pesado armatoste no se le helaba el motor de espanto al considerar esta muerte. Como un guerrero afronta sereno la posibilidad de un balazo, el constante rondador del mar veía en el agua una tumba posible y, en ningún modo, extraña.

Ahora, si alguien le hubiese dicho que tenía que morir en el centro de España, sobre el cauce seco de un torrente, entre pardas tierras de trigo y de cebada, sin tener al mar próximo, sin sentir su aliento y su salitre, ¡cómo se hubiera reído el pesado coche de motor, de quien le hubiese dicho esto!

Él era un *Sardinero-Numancia*. Sus llantas se desgastaban sobre los adoquines y el asfalto urbanos. El polvo y los baches de las carreteras de Castilla no se habían hecho para él.

Moriría donde había nacido, a la orilla del mar, con viajeros que no eran viajeros sino sencillos paseantes de una tarde de sol o alegre muchachada de fútbol a lo sumo. Porque el pesado coche – ha llegado ya la hora de decirlo – era futbolista también.

Los días de partido en los Campos de Sport, sus tablas barnizadas se dilataban como si fuesen de goma. ¡Tal era la carga humana que metía! Nunca estaba el flamante coche más contento. Era una carga moceril, tremante de entusiasmo y de bríos. A las tablas barnizadas del coche se les contagiaba ese entusiasmo. Pesadamente, con pesadez de asmático, runflaba su motor camino de los campos de juego. Y con el runflido, acompañaba el canto alegre del *Tirabeque*.

– ¡Ra, ra, ra ...! – decían las voces juveniles que se apiñaban dentro de la caja azul.

Así un partido y otro partido. Así las tarde buenas y las tardes malas. Así cuando ganaba el Rácing y cuando perdía. Porque el pesado coche, además de santanderino hasta las llantas, era futbolista y racinguista, era del *Tirabeque*, era del grupo juvenil y espectador honorario de la *gradona*.

En la *gradona* no podía entrar, pero se solidarizaba con su gente. Cuando de regreso oía las voces de triunfo de los muchachos, su motor se alegraba y corría más. Entraba en Santander en una carrera loca, asustando a los peatones y haciendo saltar surtidores de barro de los bache.

Entonces su rótulo *Sardinero-Numancia* temblaba en la trasera como un estandarte desplegado al viento. Eran los buenos días de la camioneta del *Tirabeque*.

\* \* \*

Todo eso le perdió.

La tentación era muy fuerte. Cuando el alegre grupo moceril fue a pedirle que desentumeciese sus pesadas patas de goma, sus duras patas de elefante, y se lanzase en carrera loca hasta Madrid, dejando por una vez su camino diario de orilla de la mar, el pesado *Sardinero-Numancia* se negó con un sordo gruñido:

– *Me habéis confundido con una Sauer, ¿o qué?*

Pero le empezaron a hablar del Rácing. Era el club querido que jugaba en Madrid uno de sus partidos de campeonato. Había que cantar el ¡Ra, ra ...! en la *gradona* cortesana, para animar a Oscar y a Torón. ¿Por qué el pesado coche no había de imponerse aquel sacrificio? Ellos, los valientes muchachos, se imponían otros sacrificios también. Saldrían de Santander de noche; pasarían una dura vigilia sin dormir, sacudidos en cada curva y en cada bache, como monigotes de goma; amanecerían tiritando sobre la nieve de los páramos; comerían en ruta viandas de fortuna; llegarían a la corte aspeados, molidos,

soñolientos; y sin descansar y sin reponerse, irían al campo de juego para gastar las últimas fuerzas de sus pulmones:

– ¡Rácing, ra, ra ...!

Y la camioneta se convenció. La chifladura futbolista había prendido en sus tablas:

– Bueno – les dijo – *montad. A la noche os espero.*

Apenas de noche, salieron, en efecto, contagiados coche y muchachos de la misma alegría. La noche era negra y húmeda como boca de lobo. En los asientos se apretaban los cuerpos calientes, embutidos en gabardinas y bufandas. La pesada camioneta *Sardinero-Numancia*, con hambre de velocidades, iba tragando el blanco salchichón de la carretera. ¡Buena manera de engullir kilómetros! En los pueblos en sombra que atravesaban, parpadeaba irónica una luz. La luz parecía decirles con su guiño:

– *¿A qué vais si el Rácing va a perder?*

Y el motor del *auto* contestaba a las luces irónicas con el grito de desafío y guerra:

– ¡Ra, ra, ra ...!

Así, hasta que las sombras lo devoraban y volvían a escupirle más adelante.

En el alba turbia, las torres de las iglesias y de los monasterios de Burgos tienen un relieve fantasmal. Las ojivas de su Catedral maravillosa son fantasmas de guerreros medievos que velan el sueño de la metrópoli dormida. Todo aquel silencio y todas aquellas sombras cayeron el *Sardinero-Numancia* cuando entró en las calles misteriosas y frías. Entrar en Burgos a esas horas es entrar en el recinto de la Muerte. Nadie en la alegre muchachada acertó a interpretar el presagio.

En el cuartel de los Lanceros tocaban la diana de clarines.

Salieron de Burgos ya con sol, en una mañana fría de Castilla, con racimos de nieve sobre las tierras pardas y los zarzales negros. Insomnes, para alejar la fatiga de la noche en vela que se les agarraba a las sienas, iban cantando. Los cantos montañeses eran gorriones que, en su vuelo, picoteaban los campos desmayados después de su parto otoñal. A los viajeros un solo afán les acuciaba: llegar a Madrid.

– *¿Llegaremos a tiempo, maestro?* – preguntaban al conductor, doblado sobre el curvo volante.

– ¡*Llegaremos!* – contestaba el mecánico sin gran convicción, consultando su reloj de pulsera.

La diez de la mañana ya. A un lado del camino, los viejos torreones de Lerma, como si el *Pueblo Español* de Barcelona hubiese sido trasladado allí por arte de magia. En seguida la visión feudal quedó a la espalda, entre un remolino de polvo milenario. El mismo polvo que alzaban las patas del caballo del Cid cuando galopaba llevando a su grupa a Ximena.

Y de pronto el desmayo del elefante asmático. Se le nubló la vista, se le doblaron las patas de goma y se fue de lado contra el pretil de un puente.

Una copla que se iniciaba dentro, quedó cortada en el aire como partida por una espada. El estribillo alegre se convirtió en un desgarrador y agudo alarido de angustia.

Luego, nada. Unos débiles jadeos en la caja del coche, convertida en caja de muertos.

En el azul del cielo, el azul nítido y rotundo de las mañanas de Castilla, la raya negra del vuelo de unos cuervos.

Y unos chicos labriegos, empavorecidos, gritando en la distancia:

– ¡Padre! ¡Madre! ¡S'ha caído un coche ...!

PICK

### 83.- El santo obispo en el remolcador

*La Voz de Cantabria 26 de febrero de 1930*

Una tarde que el obispo Plaza García paseaba por el muelle de tablas vio que un remolcador lleno de obreros soltaba sus amarras y se disponía a desatracar.

– *¿Dónde vais?* – preguntó al patrón.

– *Vamos a hacer el relevo de la draga* – le respondió el marino.

El buen obispo, amigo de los pobres y de los humildes, recordó que en la draga estábamos nosotros. Y con aquél aire tan llano y tan gentil que le granjeó tantas voluntades, solicitó la venia del obrero:

– *Pues si me dejan, voy con ustedes, Quiero ver a Pick.*

Y embarcó con un familiar. El remolcador no tenía comodidad ninguna, y el santo obispo tuvo que sentarse en el mismo banco de madera que ocupaban los hombres de trabajo.

Respetuosamente se levantaron todos queriendo dejarle a él solo el banco; pero el santo obispo les obligó a que permanecieran allí como estaban antes. Sacó su petaca, les ofreció pitillos y fue conversando con ellos como un camarada.

Cuando nosotros embarcamos en el remolcador a nuestra vez, los dos brazos ilustres se tendieron a nuestro cuello queriendo abrazarnos. Fue preciso que, en gesto reverente, saludásemos a su ilustrísima para evitar su abrazo cordial. Nuestro indumento era entonces ese indumento desastrado que ha herido la fina sensibilidad de don Emilio Herrero, tan aristócrata por su cuna y por su cultura. El santo obispo, hijo del pueblo y alma del pueblo, no reparó en esta minucias. Se diría que le agradaba vernos así, húmedos de agua de mar, con los pesados zapatones de a bordo en la *pose* menos intelectual en que escritor alguno puede presentarse. Nos brindó el único pitillo que le quedaba.

– *¡Mala vida ésta!*

– *Regular, ilustrísima. Hay de todo como en la tierra.*

– *Entonces, malo; en la tierra prevalece el mal.*

Y así siguió la conversación hasta que el remolcador, hechos los relevos, nos dejó a todos en el muelle.

Nosotros hemos recordado este episodio mientras leíamos *El Cantábrico* del domingo. El obispo Plaza García, hijo del pueblo y alma del pueblo, no sentía los remilgos aristocráticos del consecuente demócrata don Emilio Herrero.

PICK

## 84.- Los dos mares

Para la fiesta de los alumnos de Náutica

*La Voz de Cantabria 7 de marzo de 1930*

Hoy, fiesta del estudiante, los alumnos de la Escuela particular de Náutica de Santander han venido a invitarnos a que nos sentemos a su mesa – la mesa de su banquete escolar – considerándonos como estudiantes honorarios. Se fundan para ello en que este escritor, tan traído y llevado, se sentó en los bancos de aquellas aulas. Ya hace tiempo de eso, compañeros. Solo por recordar, por volver a dar calor y vida a horas desmayadas, nosotros iríamos hoy a partir vuestro pan y vuestra alegría. Por eso solo, aunque no nos moviese también la simpatía de vuestra juventud y el agradecimiento que debemos a la deferencia de vuestra cita.

Pero no podemos ir por causas de verdadera imposibilidad material. Mientras vosotros estéis con el vaso del alegre licor en la mano pensando en el mar y deseando lanzaros a él, nosotros, en el mar mismo, ya vencidos y desengañados como un niño triste ante un juguete roto, nos uniremos a vuestro brindis. Nuestra melancolía se fundirá con vuestro entusiasmo y contribuirá a formar el ideal común: brindaremos por el porvenir de nuestra Marina Mercante.

Compañeros alumnos de Náutica – todo hombre consciente sigue siendo alumno hasta que la muerte cierra sus ojos y arranca de sus manos el último libro, pues no hay nadie, por sabio que sea, que sepa nunca bastante –; compañeros alumnos de Náutica, el brindis que, de haber podido, echaríamos a volar en vuestra mesa os lo mandamos en la jaula de unas cuartillas para que vosotros lo soltéis en el momento en que consideréis su vuelo útil.

Brindamos por todas vuestras reivindicaciones legítimas de clase. Vosotros vais a terminar vuestros estudios y a salir a la mar en unos tiempos buenos, en unos tiempos de justicia. Ya el marino no es el paria que fue, cuando nosotros ocupábamos vuestros mismos bancos. Ahora está organizado y unido. Cierto que falta mucho por hacer, pero lo que ha de hacerse está al alcance de vuestra mano. Antes de que el desengaño rompa su hiel en vuestras vidas,

lo habréis conseguido. No fue ese el caso nuestro. Nuestra desilusión no fue compensada por ninguna esperanza. Pero solidarizados con la clase, aportaremos nuestro esfuerzo a la lucha. Que triunféis vosotros o que triunfen otros – ¡jello qué importa! – el triunfo será del ideal de clase. Será el triunfo de todos.

El mar que os espera es el mar de la *post-guerra*, mar distinto al que conocimos nosotros cuando éramos también alumnos de Náutica. ¿Sabéis la diferencia enorme que hay entre el mar de la *post-guerra* y el mar antiguo? Esa diferencia no se enseña en los textos de Náutica. Según esos textos, el mar sigue siendo único e inmutable. ¡Y qué profunda diferencia, sin embargo! Aquél mar antiguo era más solemne, más mar, más vasto y más proceloso. No se habían inventado los radiogramas. El mar sin *radios* era un mar en silencio, atronado solo por el mugido de las olas.

Se salía de puerto y desde que la costa se perdía de vista, se quedaba en manos del acaso. El barco, solo en medio del mar, no tropezaba en nada, porque ningún lazo de ataba a la tierra. La soledad le envolvía como una nube. Y solo las estrellas del cielo, con sus guiños oníricos, le iban acompañando y protegiendo. Todo lo que pasaba en el mar era devorado por un silencio de meses. Hasta que se avistaba otra vez la costa. Si el barco se hundía, no se volvía a saber de él. Eran aquellos tiempos de los barcos desaparecidos. Era el archiduque Juan Orth, que salió a doblar el cabo de Hornos en un tres mástiles y aún no se sabe si está vivo o muerto. Eran los tiempos en que todavía quedaban barcos a vela de alto bordo. Nosotros hemos visto a la *Potosí* ciñendo el viento del Canal de la Mancha con sus seis mástiles cruzados. En ese mar quedaban todavía catedrales de lona. No habían vencido definitivamente los palacios flotantes de acero. Era el instante en que el telégrafo de banderas, esa policromía ingenua de las palabras de colores, era la única elocuencia marina.

De un barco a un semáforo se cambiaban mensajes cordiales como única forma de la inteligencia. La costa estaba llena de emoción, con los ojos de los vigías escrutando el azul para sorprender las formas lejanas de los barcos.

Aquel mar ya no existe. Vuestro mar, el mar de la *post-guerra*, es un mar tan público como el Boulevard de los Italianos de París. Hace días leíamos en un periódico inglés una noticia melancólica. El último velero inglés del Reino Unido se ha perdido en los mares de Oceanía. Ya no quedan en la Gran Bretaña – la nación del Cutty Sark y de los clippers de la China – más que chimeneas, turbinas y motores. El sentido del mar, de la navegación y de los marinos ha cambiado.

Ya no hay soledad. Hoy los barcos se enredan en las cintas de los radiogramas que rayan el azul, como los coches en las cintas de las serpentinas, en el Carnaval de Montecarlo. El barco no está nunca ausente de la tierra. Va unido a ella por la red invisible de los mensajes inalámbricos. Tiene las noticias del día de las grandes metrópolis. En todos los puertos se sabe lo que pasa en los barcos que están en ruta. El diálogo de los marinos con la tierra no se interrumpe un momento solo. El mar de la *post-guerra* es un mar urbanizado como una gran vía londinense. Sólo las tormentas siguen siendo iguales, pero cada vez menos temibles, porque el hombre las doma con el progreso de las leyes mecánicas y físicas.

¿Qué relación puede haber entre nosotros y vosotros? ¿Entre los marinos del mar antiguo y los marinos del mar de la *post-guerra*? Materialmente ninguna relación. Somos artistas de distintos momentos. Queda solo el espíritu de clase, la solidaridad del entusiasmo, y esto es necesario que se afirme en la fiesta juvenil de hoy. Y a esta solidaridad va enderezado nuestro brindis. Es como si un guerrero de Carlos V se asociase a una fiesta de *ases* de aviación. Es la solidaridad de la espada y del yelmo con el *Junker* y con los gases asfixiantes. Al fin y al cabo, todo es milicia.

Nosotros saludaremos al futuro; vosotros dedicaréis un recuerdo al pasado, y en el punto de coincidencia nos encontraremos. Así es toda la vida, intersección de recuerdos y de esperanzas. Alumnos de Náutica, compañeros nuestros, ¡un abrazo!

PICK

## 85.- Marinerito valiente

*La Voz de Cantabria 22 de marzo de 1930*

Santander, como todos los puertos de estampa azul, tiene su marinerito de romance. Un marinerito que ha salido ya en coplas. ¿Porqué le empezaron a llamar “Marinerito” al señor don Indalecio Santos, capitán de la Marina Mercante, práctico mayor del puerto e infatigable hombre de negocios? – *businessman*, dirían los ingleses – Fue, sin duda, por su aire sencillo; porque siempre, en el puesto de los barcos, en su escritorio o en el café, parecía un marinero en traje de domingo. Alguien soltó la frase un día al vuelo y la frase se le clavó. Clavada la lleva en mitad del pecho como un rótulo. Hoy en Santander no hay más “marinerito” que el señor Indalecio Santos.

Ser el “marinerito” de un pueblo tan grande como Santander es tanto como ser duque o conde. ¡Aquí, donde ha habido tantos marineros de todos los mares! Pero si además se es “marinerito” valiente, entonces la personalidad adquiere proporciones de héroe de copla. El pueblo le ha cantado en coplas que andando los años, recopilarán afanosamente los folk-loristas. Cuando salvó el *Sendeja*, la musa popular se vertió a torrentes sobre las guitarras de las tabernas. Entonces se cantaba:

*Con dos picos y una pala,  
dos muchachos y una vieja,  
en el arenal de Somo  
sacó Indalecio al Sendreja*

Y luego, en pleno rigor de la Dictadura, cuando se podía tener a unos hombres cuatro meses incomunicados en una cárcel del partido – díganlo Bruno Alonso e Isidoro Vergara – cuando se castigaba la intención y se imponían multas y se decretaban destierros, el buen santanderino cantaba a voz en grito exponiéndose a las iras de Júpiter tonante:

*Al Sendeja le ha sacado  
un hijo de Santander,  
¡veremos a ver quien saca  
al general Saliquet ...!*

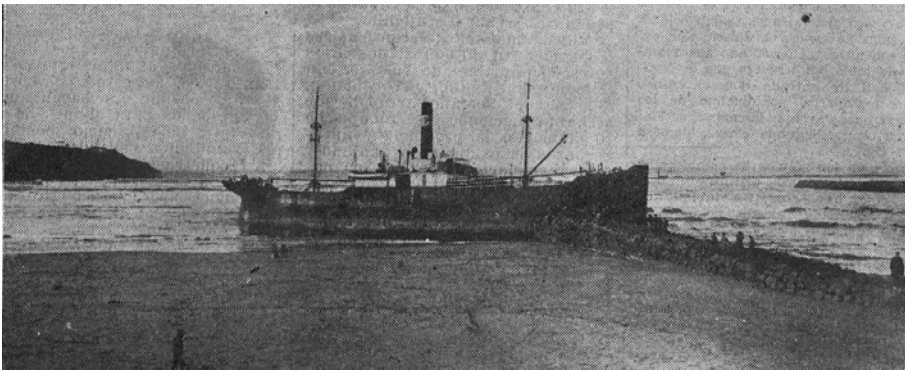
Como se ve, los hijos de Santander estaban dispuestos a jugárselo todo por su cofrade, por el “Marinerito valiente” que tenía pecho para dirigir y llevar a puerto seguro empresas que los mismos ingleses, los técnicos del mar, abandonaban.

El cantar tenía razón. Cuando el “Marinerito” se encargó de salvar el *Sendeja* todos sus recursos se reducían a unas cuantas palas y picos y a una cuadrilla de bravas mujeres de la *colla* de carbón del muelle. Se excavó, se acarreó arena, se tiró de unos alambres fijos en unos anclotes. Y el *Sendeja* resbaló dulcemente sobre el lomo de las jibas de arena y se meció en el agua.

*¡Whot a wonder-ful thing! ( ¡qué maravilla!)* - decía un míster de bigotes rubios que había venido de Londres representando al Lloyd.

El “marinerito valiente” había ganado a los ingleses una reñida batalla naval. Era el desquite de Trafalgar. Y Nelson, en su tumba de la Abadía de Westminster, guiñaba su ojo tuerto y se quitaba el tricornio con galón de oro para saludar al hijo de Santander: ¡Al “Marinerito valiente”!

Aquello fue solo el principio. Un mal día del pasado invierno, en la barra traidora de Suances, un barquito muy guapo, el *C.D. Halvorsen*, de bandera noruega, quedó preso en un cepo de arena. En vano sacudió su hélice – el rabo de estos lobos de acero – El cepo era muy fuerte y no soltó su presa. El



*Vapor noruego C.D. Halvorsen, encallado en la barra de Suances.*

mar se reía viendo al *C.D. Halvorsen* cogido en la trampa. *¡Para que vuelvas a desafiarme!*, decía abofeteándole con sus olas. *¡Que vengan a sacarte de aquí los vendedores de bacalao! ¡Tu ya no vuelves a luchar conmigo!*

El “Marinerito” estaba en la caseta de los prácticos mirando al muelle lleno de chimeneas, como un pastor mira su rebaño. Tomó doble ración de bicarbonato, señal de que pensaba alguna cosa seria. Llamó a Manuel Bermúdez, el buzo, otro hijo de Santander que no se quita la escafandra ni para ir al baile, y los dos tuvieron una conferencia, de que no dieron cuenta los periódicos, porque los periodistas estamos en la higuera casi todo el año. Resultado de esta conferencia fue que la chimenea del *Rape* empezó a echar humo inconfundible, un humo de tagarnina del estanco, que hace estornudar en el mar a los peces que coge con la nariz fuera del agua. Momentos después el *Rape*, un cajón de higos con un puro barato – la chimenea – en medio, se hacía a la mar camino de Suances. Se iba a responder a las burlas del mar con algo positivo: con la escafandra de Bermúdez y con el humo de la tagarnina encendida de aquellas tablas.

Cuatro meses ha durado esta vez la lucha. El pico y las cuatro palas – el instrumental científico de Indalecio – se mellaban ahondando en la arena durante todo el día, y por la noche venía el mar y deshacía toda la obra. El barco noruego cada vez estaba más en tierra. Ya en su cubierta crecían plantas silvestres como en medio del campo. La última operación que hubo que hacer fue segar la yerba crecida. Y, sin embargo, el “Marinerito” no desesperaba. Seguía tomando bicarbonato, que es su *whisky* favorito. Harris Square, el simpático aviador inglés que era su asociado, hubo de declarar que, al lado de la de Indalecio, la acreditada flema inglesa es un desarreglo nervioso. ¡Cuidado que estos cuatro meses últimos han caído temporales sobre la costa! Pero el “Marinerito” miraba al mar embravecido y le decía sin excitarse:

– *Ya te cansarás. Para entonces espero.*

Y en esta caza a la espera, el “Marinerito” volvió a vencer. Hace días, cogiendo al mar dormido, como hay que coger a los fanfarrones que abusan de la superioridad de sus fuerzas, el “Marinerito” le echó la llave. Cuando le tuvo sin poder moverse, amordazado y maniatado, abrió tranquilamente el cepo de arena y dejó libre al *C.D. Halvorsen*.

Otro representante del Lloyd, Mr. Long, un inglés de cara rubicunda y afeitada, repitió lo que dijo un compatriota suyo – también representante del Lloyd – cuando el salvamento del *Sendeja*:

– *¡Whot a wonderful thing!*

Sí, señores; una maravilla. El "Marinerito" en esta ocasión empleó, además de la escafandra de Bermúdez, de las cuatro palas y del *Rape*, dos bueyes y un pollino. ¡Cómo si se tratase de una mudanza! Por cierto que el pobre rucio estuvo a punto de ser una víctima del trabajo. A la vista de todos se hundió en la arena movediza, no quedándole fuera más que las orejas. ¡El tenerlas largas le salvó! Si las llega a tener bellas y pequeñas como la *Argentinita*, a estas horas no hubiera podido unir sus rebuznos a las sirenas de los vapores que celebraban ayer el triunfo de su dueño. Ventajas de no ser cupletista y de tener orejas de asno.

Ayer mañana el *C.D. Halvorsen*, llevando en su puente al "Marinerito", entró en triunfo en nuestra bahía, camino de los Talleres del Astillero, donde ha de repararse. Saludaron su entrada los silbatos de los vapores y los cohetes que se disparaban desde el Real Club Marítimo.



*Indalecio Santos, Práctico Mayor del puerto de Santander*

La gente, asombrada, se preguntaba qué significaba aquella algarabía. ¿Tenemos ya alcalde? ¿Han cesado las polémicas de los periódicos? ¿Ha ganado don Agustín Herrera alguno de sus ciento cincuenta pleitos? Cuando, al fin,

se enteraban de que se trataba de algo más sencillo, de que el “Marinerito” había robado al mar una nueva presa, todos lo encontraban muy natural. Aquella pólvora de los cohetes parecía poca al buen hijo de Santander. Aquello significaba que el “Marinerito valiente” tendría que tomar más bicarbonato y que andaría nuevamente en coplas. Y, en efecto, anda ya. Anoche mismo cantaba Manolo Sierra en una taberna de pescadores de Puertochico:

*¡Marinerito valiente  
que no temes los balances  
dí a los ingleses que aprendan  
a sacar barcos en Suances!*

Y Mr. Long, que lo oía mientras tomaba, con Bates y Square, su décimo *whisky* – su bicarbonato – asentía diciendo:

– *¡What a beautiful thing! (¿Qué cosa más bonita!)*

PICK

## 86.- Los ceremoniosos hijos de Wilhelmshaven

*La Voz de Cantabria 20 de abril de 1930*

Son el revés de la canción de la Fornarina. Las alegres chicas de Berlín necesitaban esta réplica de los muchachos fuertes, serios, disciplinados, con el oro del Rhin en sus cabezas rubias y el método germánico, como una cuña filosófica, incrustado en el alma y en el carácter. Las alegres chicas de Berlín se casarán con estos ceremoniosos chicos de Wilhelmshaven y serán unas nupcias de walkyrias y de tritones.

La obra, con música de Wagner, dará la vuelta al mundo: el resultado será una nueva invasión de material eléctrico o de productos químicos, con la orgullosa leyenda en el envase: *made in Germany*. Porque todo en la rubia y joven Alemania es obra de armonía: la frivolidad de sus alegres chicas, la seriedad y la disciplina de sus atléticos muchachos, el romanticismo de sus artistas, la técnica de sus fabricantes y el acorde general wagneriano. Con estas piezas antagónicas de un *puzzle* perfecto, un meridional se volvería loco: un Stresemann, un Hidenburg o un doctor Luther, componen un gran imperio o una gran democracia: el pueblo de Sedán o el pueblo de Locarno.

Esta estampa viva y animada del gran pueblo armonioso la tiene estos días Santander a la vista y la comenta con agrado. En todas partes se oye el mismo elogio de los ceremoniosos marinos alemanes. La diferencia de las alabanzas, prueba la suma de perfecciones de los alabados. Digamos alguno de los piropos cogidos al vuelo, durante una rápida vuelta por el primer trozo del Muelle: Una modistilla:

– *¡Adiós, guapos! ¡Hay que ver lo sanotes y fuertes que son!*

Una compañera de la anterior:

– *¡Y lo bien que llevan la ropa! ¡Qué elegantes! ¡Un guardiamarina parece cada marinero!*

Una señora entrada en años y con aire devoto:

– *¡Véalos usted lo serios que van! ¡Y parecen tan niños! ¡Si debían estar jugando al aro! ¡Pues ni cantan, ni gritan, ni molestan! ¡Bendición de gente!*

Un guardia de servicio en los barrios de bronca:

– ¡Lo veo y no lo creo! ¡Aquí me tiene usted con el uniforme, que no ha perdido todavía un botón! Mi turno es más tranquilo que cualquier día. Porque cuando ellos entran en la calle, hasta los alborotadores del pueblo se callan, impresionados por su corrección. Así da gusto ser guardia de noche. No con esos marinos de otras escuadras, que hay que recoger por la mañana en carros. Un vecino desconocido que sale de un establecimiento de bebidas:

– ¡Anda la órdiga! Se nos llenó la tasca de alemanes y todos pensamos: vamos a ver las locuras que hace el vino español. Pues nos llevamos chasco. Empezaron por saludar ceremoniosamente cuando entraron a los que estábamos dentro. Al principio creímos que era guasa. Pero convencidos de que el saludo era fetén, tuvimos que quitarnos la gorra todos. Porque a finos no gana nadie a los hijos de Santander. Luego bebieron en silencio, un vaso, dos vasos ... Y salieron muy firmes y sin tambalearse. ¡Como si hubieran tomado agua! ¡Le digo a usted ...!

\* \* \*

El paso de esta escuadrilla de torpederos alemanes por nuestro puerto ha dejado una estela de juventud, de corrección y de simpatía. No ha habido efusiones ruidosas como las que se prodigan cuando nos visitan otras escuadras. No se ha organizado ningún acto en honor de estos simpáticos marinos: ni una gira, ni un baile, ni un banquete a su oficialidad. No ha habido brindis ni discursos. Y, sin embargo, pocas veces se ha compenetrado tan hondamente el alma de dos pueblos: a los ceremoniosos chicos de Wilhelmshaven, que llevan el oro del Rhin en sus cabezas y una sinfonía wagneriana dentro de la caja de música de su frente, les ha bastado para ganar el corazón de Santander, andar correctos y silenciosos por sus calles, rindiendo a nuestras mujeres el homenaje de sus tímidas miradas azules, pero sin molestarlas con una frase ni con un gesto; les ha bastado, repetimos, su juventud disciplinada y el espectáculo de su fuerza vital, contenido dentro de un uniforme que es para los anhelos y los apetitos juveniles, fuerte e inquebrantable como una jaula. Les ha bastado eso, para que Santander haga su elogio. Pasarán muchos años y las modistillas recordarán:

– ¡Aquellos muchachotes tan rubios y tan guapos ...!

– ¡Y tan seriecitos! – añadirá otra, pensando con nostalgia en la dicha de un hogar presidido por hombres tan niños; es decir, por niños tan hombres.

\* \* \*

En el año 1924, en plena supuración de la herida horrible, vino a Santander el primer barco de guerra alemán que había sobrevivido a la catástrofe. Era una

escuela de guardiamarinas, la *Niobe*, y de barco de guerra tenía poco. Se trataba de una sencilla y pequeña goleta, en la que se adiestraban los marinos futuros, los comandantes de los torpederos de hoy. (1)

Aún sentimos la emoción dramática que nos produjo la visita a la *Niobe*. De aquella maravillosa Marina imperial que venció en Coronel, que se hundió heroicamente en las islas Falkland, que hizo frente a toda la orgullosa *Home Fleet* de Inglaterra, en Jutlandia; la Marina legendaria de los submarinos del *Emden* y del *Moewe*; de la flota hundida en Skapa-Flow, después del armisticio, sin haber conocido el vencimiento, quedaba solo aquel casco de madera, en que unos supervivientes de la epopeya adiestraban a los adolescentes hijos de los compañeros muertos, en los secretos de un oficio que aún no se sabía si les sería posible ejercer.

– *Alemania renacerá convertida en una gran República* – nos dijeron aquellos burladores de la Muerte.

Entonces el Rhur estaba ocupado y toda su industria intervenida; batallones de senegaleses guarnecían Francfort y Maguncia; el Mundo estaba inundado de marcos-papel, que se empleaban como envases; la poderosa flota comercial, secuestrada por los aliados. Oír hablar del resurgimiento de Alemania parecía un sueño. Y, sin embargo, aquellos hombres no dudaban. La *Niobe* fue una gallina clueca, que incubó unos huevos gigantescos: estos huevos fueron el *Bremen* y el *Europa*, los dos trasatlánticos que acaban de arrebatarse a Inglaterra y al Mundo el *récord* de velocidad de los mares.

(1) Ver artículos 50, 51 y 52 del recopilatorio *Aire de la Mar volumen 2*

Y ese *Graf Zeppelin*, que también navega – las nubes son un océano – y que puede considerarse un trasatlántico también.

¡Jóvenes alumnos de Neptuno, rubios tritones de Wilhelmshaven, que a vuestra vuelta a la base naval, las alegres chicas de Berlín os reciban con un cálido beso! Así lo exige el porvenir; esto es, el *outillage* eléctrico, *made in Germany*, que la gran República necesita vender en el Mundo. Y vosotros, al enlazar a vuestras walkyrias, brazo con brazo, como escolares en vacación, decidlas todo el agrado y todo el cariño que habéis hallado en Santander. Para que ellas sientan también el deseo de venir aquí un día, cuando ya sean vuestras esposas, a ver nuestro muelle y nuestros paseos, que adornasteis cuando eráis muchachos – hoy – con vuestra bizarra estampa de figurín naval. Y, entonces, como ahora, hallaréis siempre risueño y hospitalario a Santander.

## 87.- Los que tenían doce años

*La Voz de Cantabria 22 de abril 1930*

Como los héroes de la novela de Gessler, estos bizarros oficiales que nos rodean tenían doce años en el día terrible. Y quien dice doce años, dice diez, u ocho, o quince. Ninguno de ellos pasa en la actualidad de los treinta, y de 1914 a 1930, median la friolera de dieciséis años.

Jorge, el simpático ayudante del comandante general de la escuadrilla, nos lo afirma en su castellano, aún muy precario, para no luchar con dificultades. Un castellano de estudiante de primer año de español.

– *Yo era entonces, ¿cómo le dice usted? mucho pequenine ... ¡Sí, sí pequenine ...!*

Cuando departíamos con los oficiales de la *Niobe*, en una cámara tan espartana como ésta, en que difícilmente nos acomodamos cinco personas, todavía hallamos entre ellos supervivientes de la Epopeya. Había oficiales de submarinos y de trasatlánticos armados en curso. Ahora, aquella generación de combatientes puede decirse que ha desaparecido. En la escuadrilla de torpe-

deros, el tono le dan *los que tenían doce años*, los héroes que novelara Gessler.

La camareta en que estamos, es una de esas camaretas de barco de carga, sin más menaje que el preciso. Nada de adorno, como no sean dos o tres foto-



*Almirante Maximilian Graf Von Spee.*

grafías de temas navales, clavadas en los blancos mamparos: una de las fotografías es la de un almirante de barba en punta y rostro severo. Le conocemos por haberle visto en muchas láminas de libros de guerra.

– *¿Von Spee?* – preguntamos.

– *¡Cap Spee!* – nos responde con emoción el caballero ayudante, descolgando la fotografía y acariciándola con los ojos como si fuese la de una novia.

Luego nos dice:

– *¿Ya sabe usted su muerte?*

Si la sabemos. Von Spee mandaba en 1914 la escuadra destacada en los mares de China. Cuando se declaró la guerra emprendió el regreso a su patria, atravesando todo el Pacífico, para doblar el cabo de Hornos. En las costas de Chile atacó y destruyó una escuadra inglesa, mandada por el almirante Cradock, que se hundió heroicamente con sus barcos. Luego, doblado el cabo de Hornos, recaló en las islas Falkland. Allí se encontró con otra escuadra inglesa que, al mando del almirante Sturder, esperaba su paso. En la pelea desigual se hundieron todos los barcos alemanes con sus tripulaciones. En el barco almirante sucumbió Von Spee, con dos de sus hijos, oficiales a sus órdenes. Un escritor inglés, John Buchan, en su *History of the War*, comenta así el épico episodio:

*“Permítasenos honrar a un valiente enemigo. El almirante alemán luchó como había luchado antes Cradock y los marinos alemanes murieron en Falkland, como los hombres de Cradock habían muerto en Coronel y ese es el mejor elogio suyo. Se hundieron con las bandera arboladas y con los pies atornillados a las cubiertas de los barcos deshechos. Von Spee y Cradock duermen bajo las mismas aguas en la reconciliación final de aquellos que han afrontado impávidos y sin desfallecer la muerte”.*

Otro inglés, éste testigo y actor de la batalla, el comandante Eric Wharton, entonces oficial del *Kent*, describe así el fin del navío almirante alemán:

*“¡Eran brava gente! – ¡They were a brave lot! – Todavía estoy viendo un hombre que, de pie en la popa, sostenía la bandera en sus manos mientras el crucero se hundía en las olas. ¡Era un espectáculo extraño y terrible que borró pronto el viento de borrasca que sopló del Oeste ...!”*

Este drama, que tuvo su día el 8 de diciembre de 1914, lo evocamos ahora ante esta fotografía de Von Spee que este oficial joven, uno de *los que tenían doce años* entonces, nos muestra emocionado.

Estamos bebiendo unas botellas de cerveza alemana, cerveza de Hamburgo, rodeados de esta oficialidad joven, representación de la nueva Alemania, es

decir, de la Alemania democrática, que no conserva con el Imperio más lazo que el relato histórico o la tradición oral recogida de los labios de los padres. Están con nosotros tres oficiales: el ayudante del Estado Mayor, el oficial de guardia y un jefe de máquinas. Nos van diciendo, sin reserva ninguna, las circunstancias de sus pueblos y de sus familias. El oficial ayudante es de tierra adentro, de Dresde capital del antiguo reino de Sajonia. *Todas las medias y todas las ligas del mundo* – nos dice risueño – *se fabrican allí*. Sin embargo, su padre era un alemán de la costa y capitán de barco mercante. De ahí le vino, sin duda, la ilusión marinera. El otro oficial es de Lubeck, una de las ciudades libres – con Altona y Bremen – . Marineros de Lubeck andan esparcidos por todos los mares del Planeta.

– *Alemania tiene muy poca tierra* – nos dicen – *para la población que soporta. Por eso los alemanes tienen que ir a buscar trabajo fuera de la patria. Muchos de nuestros muchachos* – añaden – *han estado ya en América. Por eso verá usted muchos que hablan español.*

A la puerta de la cámara llegan, en efecto, uno, dos, tres marineros con recados o en busca de órdenes. Son de la misma edad de los oficiales. Después del saludo ceremonioso, al que los jefes contestan con el mismo empaque, se cambian sonrisas amistosas y frases cordiales. Es la confraternidad dentro de la más rígida disciplina. Es un secreto de la vida de relación que no podremos poseer jamás los latinos. Aquí sólo se concibe o la camaradería desmoralizadora o el autoritarismo seco y agrio. Alguno de los marineros que llega habla español, invitado a ello por sus jefes. Es de los que han estado en América. Nuestros amigos de unas horas tratan de dejarnos un recuerdo de nuestra convivencia en esta cámara minúscula de este precioso barco de juguete. Buscan en los cajones, en que sólo hay libros, mapas y lápices. Al fin, uno encuentra un disco de gramófono y se lo entrega dedicado a nuestro compañero Enrique del Río. Es un disco de la marcha militar que tocó en Falkland la charanga del *Scharnhorst*, mientras se hundía el barco, con Von Spee sobre su puente.

– *Es lo único de valor que tenemos* – nos dicen entregándolo.

Nosotros podíamos decirles, si la frase no pareciese aduladora, y este temor nos impide decirla, que nos han dado algo de más valor desde que cambiamos las primeras palabras con ellos: el espectáculo de su juventud y el ejemplo de su conducta.

Por muy heroica y gloriosa que fuese la Alemania de Von Spee y de los Hidenburg, hay una Alemania más ejemplar aún: la que tenía doce años cuando la

guerra: la Alemania actual. La Alemania de estos oficiales tan inteligentes, la de ese nieto de Hidenburg, el Presidente de la República, el viejo soldado cubierto de gloria que trabaja como obrero en las factorías que Ford tiene en Chile. *Alemania es pequeña* – nos ha dicho el oficial ayudante – *y los alemanes han de buscar trabajo en todo el Mundo*. Y para dar ejemplo, el nieto del vencedor de los Lagos Mazúricos y primer magistrado actual del Reich, va a buscar trabajo como compensador de diferenciales de automóvil a una fábrica sudamericana. Esta es la Alemania que conquistará el Mundo sin disparar un tiro. La Alemania de los que *“tenían doce años”*.

– *Pero también tenemos en la flotilla* – nos dicen mientras bebemos la última botella de cerveza – *algún representante de la Alemania de nuestros padres. En uno de los torpederos hay un navigator* – oficial de derrotas – *que acompañaba a Otto Von Weddigen, en el “U 9”, cuando hundió a los tres acorazados ingleses, el Crecy, el Hogue y el Abankir. ¿Quiere usted verle?*

Es ya muy tarde. Nuestros amigos están vestidos para la fiesta del Hotel Real. Y una cosa es la información y otra el abuso. *Los que tenían doce años*, rígidos en el molde de sus severos uniformes, salen con nosotros a tierra.

PICK

## 88.- La serenata de “Molinos de viento”

*La Voz de Cantabria 25 de abril de 1930*

En la sombra espesa de la noche, el verde plomo de los cinco torpederos rasos, es una sombra más. Sólo las luces tienen personalidad y tienen perfiles las cinco lágrimas de los topes y los cinco rubíes y las cinco esmeraldas de los costados. Solo se ve el avance de estas luces navegando en las sombras como si fueran estrellas de una constelación puesta en marcha. Pero esas luces encuadran un puente de mando y en ese puesto unos marinos sueñan: el joven oficial de cuarto y un timonel, rígido como un autómatas, ante la bitácora.

Los cinco barcos, desmaterializados al perder sus contornos, van persiguiendo la quimera imposible de la Estrella Polar. Cuanto más la persiguen, más huye la pérfida, que no se deja acariciar más que con los ojos y con el pensamiento. Pero esa quimera, como otras quimeras de la vida que no se dejan alcanzar tampoco, realiza al burlarnos, una misión útil.

Al seguirla, los cinco barcos rasos, cinco superficies afiladas de acero, como cinco cuchillas que van buscando un corazón, se acercan al Norte. Y el Norte es su patria: es Kiel, el puerto en que entrarán los cinco barcos, como cinco caballos de carrera en el establo de su dueño. Kiel es el descanso. Es para los jóvenes tripulantes el saludo cordial de los amigos; la *brasserie* consagrada a Gambrinus, y el relato animado como un brochazo de pintura cruda de las cosas vistas en España. Les preguntarán por los toreros y los contrabandistas. Les preguntarán por las mujeres que inmortalizó la literatura de exportación. Sobre todo por *Carmen*, que Merimée delineó en francés para que pudiese ser comprendida en todas las lenguas.

Y los marinos van pensando, en esta noche de soledad en la guardia monótona del golfo de Vizcaya, cual de las mujeres que han conocido será la *Carmen* de Merimée o la novia de estampa de un torero. En su carnet, el timonel y el oficial, únicas torres humanas erguidas en el pedestal de los puentes de mando, llevan apuntados los nombres de las mujeres que han conocido: Trini, Encarna, Lolita, ... Van reconstruyendo su silueta y dejándose acariciar por el recuerdo: ojos negros de abismo; melena de azabache; cara en óvalo; talle

de palmera y voz cantarina y graciosa. ¿Era así *Carmen*? No lo saben a punto fijo, pero lo presienten. Estos huéspedes de unos días de la vieja España creen llevar presa en sus *kodacks* y en sus maletines la Leyenda. Cuando les pregunten en las cervecerías de Alemania por las novias de los toreros, ellos dirán que las conocen. Y harán la descripción de Trini, de Encarna y de Lolita, a las que acompañaron muchas tardes sin poder entenderse.

Recuerdan que las han visto sobre el muelle. Entre la multitud compacta, las muchachas risueñas agitaban unos blancos pañuelos de encaje. El adiós romántico a los barcos en fuga, encontraba su expresión popular sobre el muelle de Santander. Y de nuevo la serenata de *Molinos de viento* cobraba una actualidad sentimental:

*¿Qué tienes en la mirada,  
niña de los ojos negros?*

¿Conocen Friedrich, Adalbert y Heinrich la romanza de la popular zarzuela española? Es casi seguro que no, pues *Molinos de viento* ni es un *Tristán e Iseo* ni tan siquiera el pasodoble *Valencia* para hacer nido en oídos extraños. Pero conocen algo análogo, porque en todas las antologías musicales y poéticas hay serenatas parecidas así de cursis y dulzonas, y, por tanto, perdurables. Y así, hoy en la mar, Heindrich, Friederich y Adalbert van cantando sobre el puente de mando la serenata suya, la que corresponde a la canción cursi de España:

*¿Qué tienes en la mirada,  
niña de los ojos negros?*

La canción va por vosotras Trini, Encarna y Lolita. Vosotras, en la noche marina, sois lucecillas pálidas que vais sobre los barcos entre las luces blancas, verdes y rojas de los faroles de situación. El oficial de guardia os lleva en el alma y el timonel mecánico, un poco más a flor de piel, sobre el corazón, como una roseta de la cruz de Hierro.

Y la serenata de *Molinos de viento* toma su forma de despedida en los versos de un poeta suyo, de Friederich Ruckert:

*Desde la verde edad, desde la verde edad,  
 continuamente escucho una canción;  
 cuando lejos quede ya, cuando lejos quede ya,  
 lo que un día llenó mi corazón.  
 Lo que la golondrina, lo que la golondrina  
 trinó, se torna así en primavera,  
 y aún ahora mismo trina y aún ahora mismo trina  
 en una aldea, tal vez de igual manera.  
 Cuando me despedí, cuando me despedí,  
 dejé todas las arcas bien colmadas;  
 más ¡ay! cuando volví, más ¡ay! cuando volví  
 me hallé que había sido vaciadas.  
 ¡Oh, tu boca infantil! ¡Oh, tu boca infantil!  
 llena de alegre y sabia intuición;  
 sabes la habla gentil, sabes la habla gentil  
 de las aves, mejor que Salomón ...*

\* \* \*

Noche de mar; noche de serenata de *Molinos de viento* ante el dramatismo del golfo de Vizcaya, cuya pulsación marca el barómetro colgado en el cuarto de derrotas. Los cinco lomos de acero verde son como cinco olas del rebaño innúmero, que se apacienta en la gran pradera movediza. La Estrella Polar vigila el rebaño como una pastora vigilante. Caen solemnes y lentas las campanas que indican los cambios de guardia. Dentro de poco, Santander sólo será un recuerdo romántico entre el gran romanticismo del Golfo, Los muchachos de hoy serán almirantes y acaudillarán el renacimiento naval de su patria. Y entonces recordarán, con un suspiro de nostalgia:

– *¡Siendo yo mozo en Santander ... !*

Y escribirán, como un mote de su vida orgullosa, el verso de Morike su poeta:

*Was aber schon ist slig schaint es in ibru selbat  
 (Mas todo lo que es bello, divino es en sí mismo)*

\* \* \*

Y entre el recuerdo y el presente, el mar como un guion azul. Tras del guion están vuestros nombres Trini, Encarna, Lolita ...

## 89.- Un terrón de azúcar que deshace el agua

*La Voz de Cantabria 3 de mayo de 1930*

Este terrón de azúcar que deshace el agua del puerto de Castro-Urdiales. Lentamente, el mar que lo lame, se lo va llevando. La pintoresca bahía de Castro es una taza de café en la que el terrón de azúcar se ablanda y se disuelve. Así nos lo dice en una carta, que es un grito de alarma, un amigo nuestro muy querido, el teniente coronel del Ejército don Nazario Cebreiros.

*El muelle de Castro – nos dice – no obstante ser obra nueva, está amenazado de que se lo trague el mar cualquier día, un día muy próximo, seguramente.*

*Hace años se abrió un boquete, le taparon de mala manera y a los dos años se volvió a abrir. Entonces empezaron los ingenieros a estudiar soluciones para hacer una reparación más duradera, pero con tanta prolijidad, que hasta el año pasado el Consejo de Obras Públicas no aprobó el proyecto.*

*Entretanto los estragos fueron creciendo y en el último invierno el muelle quedó roto por varios lugares. El dignísimo y competente ingeniero jefe de la sección de puertos de la provincia, señor Garely, está alarmadísimo y ha mandado sacar fotografías de los daños para enviarlas a Madrid, a ver si así entra por los ojos la inminencia del peligro.*

*Porque el ingeniero del puerto castreño no tiene dinero, ni se lo pueden dar, y es este verano cuando ha de hacerse con toda urgencia la gran reparación. De otro modo, es casi seguro que en otro invierno como el pasado el mar acabará de destrozar el puerto.*

Y no solo es el muelle lo que corre peligro, según nos dice nuestro amigo, sino también las casas en él situadas y cuyos fundamentos pueden faltar.

He aquí un argumento que brindamos al elocuente don Alonso Velarde, que en el mitin de mañana domingo en el Gran Cinema, piensa ocuparse de los puertos de la provincia.

Y bien merecen los hechos que denuncia el señor Cebreiros, que se los haga llegar hasta las altas esferas por el medio más eficaz y rápido: en un artículo de periódico o en las conclusiones votadas en un mitin.

## 90.- La Escuela de Náutica

*La Voz de Cantabria 6 de mayo de 1930*

En el índice de puntos tratados el domingo en el mitin del Gran Cinema faltó uno, por lo menos, que se debió tratar. Nos referimos al despojo de que fue víctima Santander cuando se nos arrebató la Escuela de Náutica.

Suponed un momento que a Salamanca se le quita su Universidad; a Valladolid su Museo; a Vizcaya, su Casa de Juntas de Guernica. E imaginad también el dolor de esos pueblos, no por la importancia material del despojo, sino por lo que ese despojo tiene de agravio y de negación caprichosa de todas las más puras tradiciones locales y así comprenderéis lo que Santander tuvo que sufrir cuando se vio privado de su Escuela de Náutica.

Porque la Escuela de Náutica santanderina estaba arraigada en la vida del pueblo, con raíces que llegaban hasta el siglo XVIII. Las demás fundaciones culturales, por muy necesarias y útiles que sean, representan en nosotros cosa moderna y pegadiza. Lo verdaderamente nuestro, lo que respondía a nuestro carácter y a nuestra tradición, era esa Escuela que fue un vivero de nautas gloriosos y la levadura de nuestra aristocracia. Nuestra aristocracia o mejor dicho, nuestra burguesía mercantil, tiene una buena parte de sus linajes, en la que destaca como adorno principal el nombre de un capitán de barco. Capitanes que después de haber encanecido en todas las navegaciones y mares, abrían en el muelle un escritorio y establecían un comercio.

Las *corredurías* del muelle, cuando no eran de la propiedad de un capitán, reunían en su tertulia a los viejos capitanes retirados. Nosotros hemos conocido las últimas, y una de ellas, la de Pérez Cuevas, a la que iban don Juan el sordo, el viejo capitán del *Reocín* – treinta o cuarenta años navegando de Suances a Dunquerque – y Felipe Hazas, que había vestido el uniforme de la Trasatlántica. Cuando aquella *correduría* se cerró y los viejitos se borraron, Santander empezó a ser un Santander verdaderamente distinto. Para acentuar mas la transformación, poco después desaparecía la Escuela de Náutica. Es decir, desaparecía como centro oficial y útil. La Diputación y el Ayuntamiento, que no habían sabido o no habían podido evitar el despojo, se reunieron y acordaron contribuir al sostenimiento de la Escuela con carácter particular.

Así vive hoy una vida mísera, pese al entusiasmo de los profesores y a la devoción, a prueba de toda clase de dificultades, de unos cuantos alumnos. En Santander se estudia, ciertamente; pero los exámenes han de celebrarse en Bilbao con el rigor de un tribunal que, salvando la honorabilidad y rectitud que reconocemos en sus componentes, ha de verse influido por ese imponderable psicológico contra el que es muy difícil reaccionar y que hace ver a los profesores de la Escuela Oficial de Bilbao un enemigo más o menos temible, más temible cuanto mejor sean sus resultados, en la Escuela particular de Santander.

Todo parece conjurarse para que nuestro pueblo deje de dar marinos. Primero, la vida precaria de la Escuela y el grave y positivo riesgo de los exámenes en Bilbao; después, la escasez de buques de nuestra matrícula y la dificultad de hallar puestos en los buques de otras banderas, cuyos armadores prefieren, como es lógico, a marinos procedentes de sus Escuelas. Santander está lleno de jóvenes marinos sin colocación y sin esperanza de encontrarla, y todo ello influye en la moral de los actuales estudiantes. De seguir de este modo las cosas, se llegará a que de Santander no salga un marino

\* \* \*

La suerte nos ha deparado vivir en una época de transición que está poblada de despedidas melancólicas. Tanto como en saludar a cosas que nacen, nuestros brazos se fatigan en agitar los pañuelos de los tristes adioses. Estamos asistiendo a la desaparición de reliquias sagradas. Muchas de estas reliquias que se van, tenían contados sus días y fuera estúpido el pretender que perdurasen. Pero otras, en cambio, si desaparecen es por nuestra desgracia o por nuestra incuria. Tal ocurre con la Escuela de Náutica, que en estos días precursores de un resurgimiento naval en España, es más necesaria que nunca. Este pueblo de consignatarios y de capitanes, que dio marinos para tripular las más bellas fragatas del siglo XIX y los más famosos capitanes de los primeros trasatlánticos, sería un dolor que no pudiera seguir formando personal técnico para las nuevas motonaves.

Ved en el muelle esas poderosas motonaves atracadas. Llevan los grimpones de las matrículas de Bilbao, de Barcelona, de Sevilla o Valencia. Sus capitanes y oficiales son bilbaínos, andaluces o levantinos. Por excepción encontraréis en ellos un montañés. Esto no ocurría hace treinta o cuarenta años, en que la flor de los capitanes que regían los buques de bandera española eran de este pueblo: los dos hermanos de aciago destierro Baldo-

mero y Norberto Iglesias, Francisco Cimiano, Jaureguizar, Gorordo, Oyarbide, Casquero, Quintana, Fernández, Zulaíca, Gutiérrez Cueto, o eran naturales de Santander o naturalizados en la Montaña de tan antiguo, que por montañeses se les tenía, y santanderinos eran sus esposas y sus hijos. Y remontándonos a los capitanes de los barcos de vela, surgen también los nombres prestigiosos: Mariano Lastra, Araluce, Plasencia ..., El verdadero blasón de Santander es un ancla sobre un azul de mar. Y este blasón es el que ahora se está borrando.

\* \* \*

En la primera Guía de Santander, editada a fines del siglo XVIII en la primera imprenta que hubo en el pueblo, figura ya como el más importante centro docente la Escuela de Náutica, que había fundado y sostenía, nuestro Consulado de Mar. Aquella Escuela, si se juzga por su plantilla de profesores, era importantísima y estaba espléndidamente dotada. Por su efecto ilógico, al mayor progreso del pueblo ha correspondido la máxima decadencia de la Escuela. Es una culpa de abandono que gravitará sobre varias generaciones santanderinas, pero de un modo principal sobre la generación actuante en los momentos en que se consumaba el despojo.

Como a la Escuela la suprimió la Dictadura, nadie protestó, porque no se podía protestar. Es ahora cuando las lenguas y la plumas son relativamente libres, el momento en que Santander debe intentar la revisión de aquél fallo adverso. ¿Razones para ello? La antigüedad y la tradición gloriosa de la Escuela y el número de su matrícula, a pesar de todas las adversidades suscitadas para reclutarla. Nosotros tenemos la seguridad que de haber vivido Ruano, la Escuela de Náutica se hubiera restablecido con el carácter que tuvo siempre.

Porque sabemos lo que Ruano amaba a esa Escuela, de la que nos habló muchas veces, considerándola como algo representativo de nuestro pueblo. Hoy que nos falta Ruano, tenemos que valernos por nosotros mismos, intentando lo que él hubiera hecho, sin duda alguna.

\* \* \*

Anoche nos visitó una Comisión de simpáticos alumnos de la Escuela de Náutica. Vinieron a darnos cuenta de la resolución desfavorable que había recaído en la solicitud que elevaron pidiendo que sus exámenes oficiales se efectuasen en Santander. No es de extrañar esa resolución conociendo el trámite

por que ha pasado esa instancia: el informe del director de la Escuela de Bilbao, señor Boado, enemigo resuelto de la Escuela de Santander.

Los jóvenes alumnos no desesperan, sin embargo. Tienen el optimismo de la mocedad y nos han pedido que desde esta sección iniciemos un nuevo esfuerzo. Ya está iniciado: en el índice de reivindicaciones santanderinas hay que añadir la rehabilitación de la Escuela de Náutica. Es una de las conclusiones que han de aprobarse en el próximo mitin.

PICK

## 91.- La Uña, el Dedo y la Mano

*La Voz de Cantabria 9 de mayo 1930*

Ya están en el muelle como todos los días. La Uña es una muchachuela que empieza a ser mujer, sin dejar de ser niña. Tendrá quince o dieciséis años; unos ojos inquietos llenos de luces, de amenaza o promesa; un lindo talle y unos harapos prendidos en su gracia. El Dedo es un muchacho de la misma edad, con los pies descalzos, el rostro de hambre y el ademán astuto. Un típico producto de delito y miseria. La Mano, es decir, el impulso que mueve a la Uña y al Dedo, es un mujer cuarenteña vencida por las privaciones y la vida nómada que lleva su estampa de mendiga y ladrona como una afrenta pública de la sociedad que la produce. Durante algún tiempo creemos que es la madre de aquellos dos retoños que van cogidos a las hilachas de su falda. Pero un guardián del muelle, viejo conocedor de estas floras monstruosas, nos advierte:

– *¡Qué ha de ser su madre! La chica la ha cogido, sabe Dios donde. El chico es también pegadizo. Le sirven para inspirar lástima y para la Uña.*

El triste grupo se ha detenido ante nosotros, junto a un montón de chatarra que se ha echado a tierra desde un barco. ¡Festín apetitoso! Ante aquella herrumbre fosforecen los ojos de los tres personajes del drama. Hay un montón, tornillos roñosos, clavos de cobre, trozos de hierro fundido ... las manos se alargan ávidas hacia la presa, cuando la voz del guardián les contiene:

– *¡Largo de aquí! ¡Raqueros!*

Pero ya hay un tornillo o un trozo de roña en los hondos bolsillos de las chaquetas miserables. Sonríen cínicos la Uña, el Dedo y la Mano

– *¡Ay tú! ¡Ni que fués un perro!*

Es la más cínica la muchacha, la *damisela*, entre mujer y niña, que luce en esta indecisa mañana de primavera húmeda, su paradójico impudor. Paradójico, porque desentona de su edad tierna, de su rostro gracioso, y solo está a tono con la sordidez de sus harapos. Vestid a esta chiquilla un traje limpio; centradla en otro ambiente y quizá os pareciera un ángel. En este dramático escenario del muelle, entre el chirrido de las grúas y el golpe seco de los to-

pes de los vagones, esta fragancia de la flor ya marchita – sigue la paradoja – tiene un relieve punzador y extraño. Hay algo que asusta y que conmueve en los ojos fieros de esta niña. Algo así como si os mirase un arcángel con ojos de lobo.

Es ella precisamente la muchacha, la que lanza el dicterio revelador de su profunda amoralidad. El vocabulario de las mujerzuelas sale de sus labios, casi infantiles, como un vuelo de cuervos de una mata de rosas. Salen las blasfemias perfumadas para que sean más horribles.

El mecanismo del terceto es rápido y limpio como el juego de una máquina bien ajustada. La Mano concibe el movimiento y gradúa el impulso. El Dedo se distiende y toca la presa. Luego la Uña, más sutil, cortante y afilada, da el corte delictivo y se trueca en anzuelo que traba lo robado. La Mano, luego, se recoge en un gesto contráctil y allá se van chancleteando las suelas rotas en un seco galope sobre el entarimado del muelle, la Uña, el Dedo y la Mano. Más arriba de donde estamos nosotros, un ventrudo vapor vierte en el muelle pirámides de sacos. ¡Presa fácil y tentadora! Ya no es la chatarra, que pesa mucho y vale poco. Es el dorado grano que, por la herida de los sacos, cae sobre la machina en un tintineo de pepitas de oro como piedras de un collar que se rompe. Cierto que hay guardias y carabineros armados con fusiles, que dan idea de la severidad de la Ley a quienes razonen ante el espectáculo. Pero nuestros tres héroes, la Uña, el Dedo y la Mano, se ríen de los alardes ostentosos con que la sociedad quiere defenderse. Se filtran entre el *barrage* de los guardias; hacen un guiño a un carabinero; bromean con un cargador y cuando el oficial de escotillas les mira receloso, le plañen con un gesto contrito:

– ¡*Denos de comer, que somos muy pobres!*

Al cabo de unas horas de esta esgrima entre astuta y bárbara, pidiendo y robando, la mujer vencida y los dos tiernos retoños de crimen, tornan a su yacija con el botín del día fecundo. Como una banda de ratones que lleva en el hocico la presa de sus dientes voraces.

Y así un día y otro, ya que la escena se repite todos los días, y grupos semejantes crecen y merodean en los muelles como una monstruosa fauna de la civilización. Porque estos parásitos desgraciados, sólo son posibles en las zonas en que el trabajo abunda, como la otra fauna, la de los roedores, solo se produce en las atarjeas y en los almacenes bien nutridos.

Y nosotros volvemos a pensar – ya hemos hecho público este pensamiento varias veces – en el criminal abandono en que la sociedad deja a estos jóve-

nes, alumnos del crimen, a los que alecciona una profesora experimentada. A fuerza de repetirse estas denuncias, la autoridad se mostrará enérgica algún día. Entonces el muchacho, que ya tendrá la edad legal, irá a la cárcel de quincena. La muchacha puede ir a alguna casa de corrección. Es decir, que ambos ascenderán al grado universitario. Les darán la borla de doctores. De la cárcel saldrá ya el chico hecho un profesional del robo. Ya no huroneará entre la chatarra y entre los sacos destripables. Irá directamente a las puertas cerradas de los almacenes y las violentará con fractura. Y hasta ensayará un juego de navaja en los chamizos sórdidos y entrará en el presidio con la categoría máxima: como homicida. El delincuente saldrá de las manos de la sociedad, como una estatua perfecta del caballete de un artista.

La muchacha, que ya coquetea entre los marineros de los barcos, será, si no se muere, una esclava de las más tristes esclavitudes. Todo el aprendizaje de la vida abyecta lo está haciendo a la vista de los cancerberos del orden. Hoy la dejan que raquee un poco de maíz en el pliegue de su falda corta. Esto no tiene todavía figura de delito. Es como un simulacro del robo, en que se dispara con cartuchos blancos. Cuando tire con bala, la exigirán cuentas inexorablemente. La sociedad sólo se ocupará de ella cuando esté perdida sin remedio. Nosotros recordamos a San Vicente de Paúl, que salía silencioso de su oratorio, recorría los barrios en que la vida se hace drama y volvía siempre con algún vagabundo entre los pliegues de su sotana negra. Era un pescador de restos de naufragio, al que el mar de la vida brindaba siempre un triste botín. Así ganó el cielo y un puesto en los altares. Hoy, los muelles de los puertos modernos, y entre ellos el de Santander, ofrecen una cosecha ópima a los San Vicente de Paúl que quieran repetir el gesto. Pero nadie surge a hincar su hoz en la mies espléndida. Este camino de subir al cielo es cada día menos frecuentado.

\* \* \*

La Uña, el Dedo y la Mano, que revisten distintas formas, edades y tácticas, abundan en el muelle. Hay quien a su vista sólo siente ira e increpa a los guardianes:

– ¡Duro con ellos! ¡Es una vergüenza!

Sí, es una vergüenza; pero más que ira, a nosotros nos inspira pena. Una pena profunda y religiosa que llena de nubes de melancolía nuestros panoramas espirituales. ¿Es perfecta, ni siquiera cristiana, una sociedad que consiente que los niños padezcan hambre y se adoctrinen en el crimen? ¿Cómo se consiente la enseñanza de este catecismo desmoralizador? El problema no se re-

suelve con guardias que ahuyenten a la chusma o que la aprisionen, una vez que el delito esté consumado. Hay que cegar las fuentes del mal, echando en ellas un poco de justicia y amor. Dando un carácter humano a la Beneficencia, que hasta ahora tiene solamente un valor de prosa oficial.

*INVITACIÓN.*- Señor don Juan Díaz Caneja: En el muelle de Maliaño hay un cafetín al que vamos nosotros. Si usted nos hace el honor de acompañarnos allí un día, podrá ver a la Uña, al Dedo y a la Mano en su diario y siniestro ejercicio. Se ven desde una puerta de cristales, sin dejar de tomar el *moka*. Es como si se viera el infierno por una grieta de la tierra. Y usted don Juan Díaz Caneja, gobernador civil de Santander, volvería de allí como nosotros, encendido en la misma piedad.

PICK

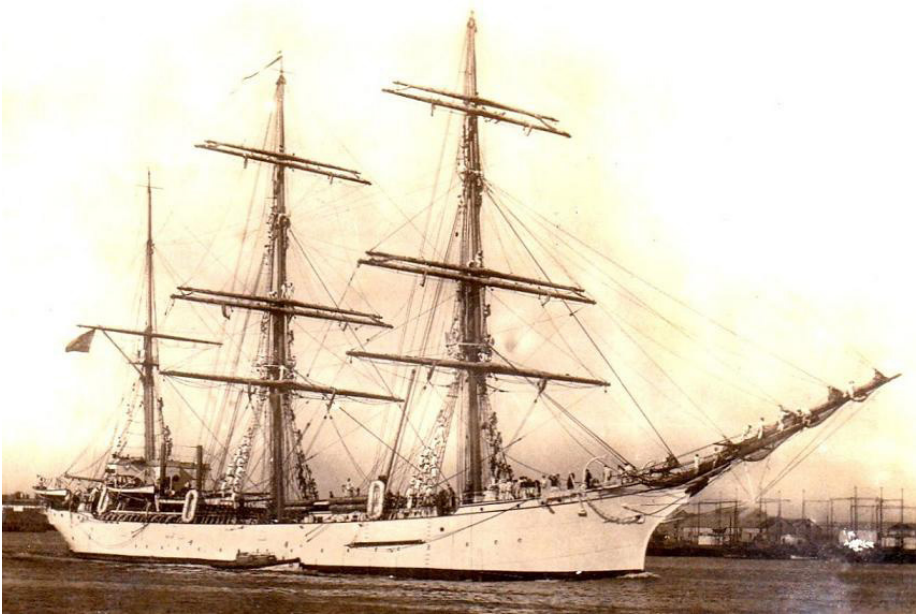
## 92.- De todos los cuadrantes

*La Voz de Cantabria 18 de mayo 1930*

### *“La Galatea”*

En el azul de la bahía, la gracia antigua de la *Galatea* – gracia que a fuerza de ser antigua y poco vista es casi nueva – es como un anuncio del verano próximo, en que la lona triunfará sobre los motores y las chimeneas imponiendo sus fueros. Antes de que llegue el *Yachting Squadron* de Southampton y Cowes, con la simplificación de sus velas únicas, era preciso que el buen pueblo se preparase con una explicación previa sobre los viejos mecanismos navales. La explicación viene a darnosla la *Galatea*, que es la Teología de la Navegación. Con sus palos en cruz, con sus mayores y sus gavias dobles, con sus juanetes y con su corte fino de barco viejo, el buque escuela de los aprendices marineros de España prepara al espectador náutico de buena fe para los otros espectáculos de las regatas en que la fórmula se simplifica y el aparejo se reduce como una operación aritmética tras una minuciosa eliminación.

Los que no hayan visto a la *Galatea* conviene que bajen hoy al muelle a contemplarla. Porque, probablemente, esos bellos ejemplares de una fauna naval distinguida, se perderán definitivamente con nuestra generación. Hoy están naciendo muchos hombres a los que no será posible ver barcos de vela de gran porte. En Inglaterra se perdió hace meses el último que todavía flotaba. Francia, que siempre tuvo una flota de orgullosos veleros, ve reducirse su número de día en día. Queda aún la especialidad de los barcos-escuela pero esa dejará de existir dentro de poco, cuando tenga más importancia pedagógica el estudio de turbinas, máquinas y motores de explosión. El barco-escuela de nuestros nietos no será una corbeta como fue la *Nautilus* o un brickbarca como es la *Galatea*, sino una motonave en que los mecánicos tendrán mejor papel que los marineros.



*Galatea, antiguo buque escuela de la Armada Española.*

Por eso conviene que bajen al muelle y vean el bello barco, última muestra de una tradición náutica que se va, los que quieran guardar en la retina los últimos espectáculos de este género que nos ofrece el mundo. Ya no se pueden perder muchas ocasiones: el hombre actual tiene que administrar un poco ávaramente las reliquias.

La *Galatea* llena cumplidamente todas las tradiciones de la Real Armada. Tiene hasta el nombre gracioso de égloga, perfumado por la Tradición y por el Mar. En la Real Escuadra – la de los Felipes y los Carlos – los navíos llevaban nombres de santos: *San Pedro Mártir*, *San Carlos*, *San Hermenegildo* ... En cambio las fragatas y las corbetas se adornaban con nombres de la Fábula y la Mitología. Las corbetas eran la *Galatea* – como ésta de ahora – la *Ceres*, la *Calipso*, la *Urania* .... Los navíos eran la fuerza y la solemnidad, la expresión de la Unidad Católica del Reino; las naves ligeras eran, en cambio, la gracia filosófica y el renacimiento que se iniciaba ya bajo las pelucas empolvadas. Los navíos con nombres de santos iban a las grandes luchas épicas – *Cabo San Vicente*, *Puerto Cabello*, *Trafalgar* – en cambio, las fragatas y corbetas ligeras

iban a los descubrimientos geográficos con *Antonio de Ulloa* y con *Jorge Juan*. Y unos y otros escribieron la Historia de España.

La *Galatea* actual es una prolongación de aquella gracia marinera que era el tono menor en la solemnidad de nuestra Armada. Para que todo en ella sea gracia, lleva a su bordo un vivero humano, la levadura moceril de los futuros hombres de mar. Su aparejo cruzado es como el pentagrama de una barca-rola.

Sea bien venida la *Galatea* a nuestro puerto. Nuestras aguas azules necesitaban ese adorno para llevar el pensamiento de Santander hacia su vieja tradición de mar.

Pentagrama del aparejo en cruz; proa de corza de las embarcaciones *vieux estile*; alegría de los aprendices marineros de uniforme tradicional; perfume de las viejas escuadras; nombre de verso de Garcilaso ... Eso es la *Galatea*. Merece la pena de que bajemos todos al muelle a saludarla

PICK

## 93.- Las regatas y el pueblo

Los viejos escritorios

*La Revista de Santander, 1 de Junio 1930*

Ese hilo de casas del Muelle tenía ya tal señorío a principios del siglo pasado, que aquél inglés, viajero curioso, que fue Jorge Borrow las saluda en su libro como a las casas más suntuosas que había conocido en puertos españoles. *Ni las de Cádiz – dice – las igualan.* Y hay que tener en cuenta que Cádiz era entonces el emporio del comercio antillano.

Las casas que admiraron a Borrow eran casas de ricos comerciantes, que las alzaron más con propósito mercantil que con un fin suntuario. Los bajos y los entresuelos eran los almacenes Allí se amontonaban las estibas de sacos que por canalillos de tabla adscritos a los huecos, bajaban resbalando hasta las escotillas de las naves. Por eso, y no por otra cosa, esas casas se alzaron en la ribera de la mar Sobre los almacenes y en los pisos altos estaban las habitaciones de los señores comerciantes. En los entresuelos y en los bajos, entre paréntesis de tablas sahumadas de harina, una mesa sencilla y un butacón de cuero señalaban el escritorio.

El señor comerciante podía bajar a primera hora, recién tomado el chocolate y recién leídos el *Boletín de Comercio* o *La Abeja Montañesa*, desde su alcoba al escritorio, en bata y en pantuflas. En el escritorio le esperaban el capitán de su fragata o de su bergantín, en visita de despedida, porque iba a salir para la Habana o Puerto Rico; o que se presentaba al llegar de viaje y que traía para el señor y la señora una caja de ricas regalías, un chal filipino, un crucifijo de marfil o la caja de dulce que tanto les gustaba a los niños.

Así estos escritorios del Muelle estaban como sahumados de olor a viaje y mar. Toda afición náutica había necesariamente de prender en ellos. Y por esto todas las manifestaciones que hubo en España de luchas entre buques de poco calado se produjeron en el corro íntimo de aquellos señores. Primero, los señores comerciantes de Santander tuvieron esquifes toscos en los que adiestraban su habilidad maniobrera.

Cuando acababan el duro ejercicio se les veía desembarcar en la rampa del Consulado con un remo o con un mástil sobre el hombro, y en la acera del Muelle se encontraban tal vez con algún grave señor magistrado, o algún docto canónigo, enemigos por tradición de tales novedades, que les interpe-  
laban:

– *Usted siempre con su chifladura.*

(La chifladura a que aludían era el remo pesado que rezumaba gotas de agua de mar sobre su traje nuevo). Y el señor comerciante respondía:

– *También usted debiera acompañarnos.*

– *¿Yo acompañarles? Vade retro.*

Y el señor magistrado, o el señor canónigo, se santiguaban.

### El club de Regatas

Los escritorios se fueron transformando, hasta convertirse parcialmente en esa cosa híbrida y confortable que son las oficinas de los Bancos o las agencias de Seguros. Y entonces fue preciso sacar del viejo albergue, junto con los últimos barriles rezagados, los remos, los anclotes, las escandalosas y la cabuyería de los pequeños botes de recreo.

Al mismo tiempo, el bote se trocaba en el primer balandro. Los primeros balandros santanderinos tenían nombres de la epopeya callealtera, porque *Sotileza* estaba muy reciente, y su encanto agridulce muy en los labios. Fueron los tiempos de *Silda*, del *Sidera*, del *Sotileza* y del *Mechelín*. También son de esta época el *Ico* y el *Ave Maris Stella*.

Para que tuvieran padre reconocido se fundó el Club de Regatas. Era el rey muy niño; no había manifestado todavía afición ninguna, y el Club se llamó así a secas, sin el aditamento de Real. Ningún Alba ni ningún Medinaceli había pensado todavía arrebatar el usufructo de este deporte a los señores comerciantes y a sus hijos. Por estos años – finales del siglo, guerra de Cuba, gamacismo ... – el Club se instaló en el entresuelo de la casa del Suizo, y organizaba unas fiestas náuticas muy modestas, en que las regatas eran sólo un número que alternaba con el divertido juego del palo ensebado, que tanto gustaba en Puerto Chico. Ya entonces polleaban D. Rodolfo Peizchot, muerto recientemente; D. Ángel Pérez Eizaguirre, Paco Gómez Iztueta y el patriarca de estas aficiones, D. Victoriano López Dóriga, que para afirmar más su condición náutica lucía a veces su brillante uniforme de jefe de la Armada.

Se regateaba en balandros no sujetos a la tiranía de ninguna fórmula, y competían santanderinos con santanderinos. De tarde en tarde se les interponía algún tritón bilbaíno, y era de ver el interés que la pelea cobraba entonces. Cuando se la ganaba, se descorchaban en el entresuelo de la casa del Suizo, botellas de vino generoso andaluz; no se había iniciado la edad del *whiski*; sólo lo bebía sentado en una mesa D. Juan Mac-Lenan, un mocetón rubio que leía el *Times* y explotaba minas.

Los santanderinos comentaban, viéndole con el *whiski*:

– *Para beber eso hay que ser de Escocia.*

### El Real Club

Con la mayoría de edad del rey, el Club de Regatas de la casa del Suizo entra también en su mayoría de edad. Se siente hombre y compra, para instalarse en ella, la bella casa palacio de D. Juan Pombo. Y como el rey tiene por primer juguete un bello balandro, el Club de Regatas se trueca en el Real Club, y sus señores directivos se encargan uniformes de comodoros de los balandros reales.

La página burguesa de los antiguos escritorios se convierte en una miscelánea cortesana.

Paralelamente sufre el mismo proceso todo Santander. El Real Club de Regatas tiene un hijo turbulento y loco, como muchos de los comerciantes que lo habían fundado: el hijo se llama el Unión Club, y allí sí que se bebe champaña y *whiski* para saciar la sed de siglos de una estepa ... Y no fue solo este fruto. Posteriormente engendró el Real Club otro hijo tardío, pero que vive con robustez lozana: el Real Club Marítimo, tan intrépido como su hermano mayor, el Unión Club, aunque menos loco. Por eso pueden ir allí las señoras a tomar el té, cosa que en el otro Club hubiera sido piedra de escándalo.

Y el yachting se afirma. El deporte nacido entre polvillo de harina y cacao, y la tos catarrosa de los viejos capitanes asmáticos, tiene hoy una librea palatina, que visten las primeras casas españolas. Ha habido yates del marqués de Cubas y de Fontalba (el *Encarnita*) y del duque de Medinaceli (el *Tuiga*). El mismo rey tiene sus balandros abanderados en un Club propio, que es de Santander y de todos los puertos del Cantábrico, porque en todos se considera radicado: el Real Club Giralda.

### Los escritorios, profanados

Todos los bajos de las casas del Muelle, que antaño eran corredurías, consignatarias y escritorios ultramarinos, en que se incubaron las primera regatas, son hoy lujosas tiendas exposiciones de automóviles; y nosotros sentimos al verlas la tristeza que se siente ante toda cosa profanada. Nos gustaría ver aún el viejo escritorio, con su menaje polvoriento, y saliendo de él a un comerciante de hace cincuenta años con su remo húmedo en el hombro. Y nos gustaría oírle explicar así su presunta proeza:

– *Hoy hemos de ir a son de marea hasta la isla de los Ratones.*

JOSÉ DEL RÍO SAINZ

## 94.- Un extraño escritor y marino montañés

La Voz de Cantabria 25 de junio 1930

Allá, en los primeros años del siglo, la Escuela de Náutica de Santander vio engrosadas sus listas de matrícula por una promoción fuera de lo corriente. Eran muchachos de más edad que los alumnos habituales. Además, aportaban un bagaje de estudios humanísticos y literarios que poco tenía que ver con los problemas cosmográficos y trigonométricos. Aquella pollada procedía del Seminario de Corbán, en el que a causa de ciertos actos de indisciplina, se había llevado a cabo, con todo rigor, una poda. Y viéndose con las alas teológicas cortadas, muchos de los seminaristas, deseosos de una solución pronta en la orientación de sus vidas, decidieron hacerse marinos. Por ahí andan todavía, navegando unos y retirados otros, después de haber ejercido la profesión náutica con honor y provecho, muchos de aquellos ex alumnos de Corbán que fueron expertos y acreditados capitanes de barco.

La guerra europea, que dio bienestar económico a algunos o que quitó en otros el gusto de navegar, retiró de la mar a casi toda la promoción teológica. Hubo varios que desaparecieron del escenario santanderino mucho antes. Espíritus aventureros, entregados a la profesión más aventurera de todas, que es la navegación, se fueron mares adelante sin dejar rastro. Uno de los desaparecidos de ese modo fue un mozo de un extraño carácter y de una recia personalidad. Se llamaba León Felipe Gutiérrez.

El Seminario había llenado su cabeza ardiente de toda clase de filosofías y de una sólida cultura que él luego completó desordenadamente con todos los libros de ciencia y de literatura profana que cayeron en sus manos. Fue uno de los compañeros íntimos y cordiales que tuvimos en aquellos años. El mar obró en él como un gran revulsivo y agitó todos los sedimentos de cultura de los estudios y las aficiones. Apenas vuelto de sus primeros viajes de practica, nos asombró con una novela suya, originalísima. Se titulaba *Victorina o Memorias de un loco*. Eran cantos en prosa de un amor delirante que tenían mucho de autobiografía y unidos entre si por un tenue hilo novelesco. Lo mejor del libro era el modo original de ver el mundo y los panoramas que su profesión le descubría.

Entre el grupo de jóvenes estudiantes de náutica, al margen por completo de toda preocupación literaria, aquel libro produjo cierto estupor. No se concebía que un marino pudiera escribir. Se comentó mucho, se hicieron hipótesis, entre admirativas y burlonas, y a todas puso fin el propio León Felipe desapareciendo de Santander definitivamente. No se volvieron a tener noticias suyas. Los marinos de su generación llegaron a olvidarle; los más jóvenes no le conocieron. Y como iban pasando muchos años, el autor de *Victorina* fue un muerto en su patria. Ahogado o no ahogado, el mar le borró. Así había pasado con otros muchos.

Nosotros, sin embargo, seguíamos pensando en él. Esperábamos que cualquier día apareciera, no como un repatriado vulgar, sino portando unas alforjas bien repletas de triunfos. Tan fue así, que cuando Felipe Camino publicó su resonante libro de versos con el nombre de León Felipe, nosotros creímos que este León Felipe era nuestro León Felipe Gutiérrez y a él dedicamos el artículo en que dábamos cuenta del éxito del libro. Fue preciso que rectificásemos y esperáramos. Porque estábamos convencidos de que el marino montañés, en cualquier parte del mundo que estuviera, había de escribir y había de triunfar, si es que seguía vivo.

Y es hoy, al cabo de los años mil, cuando vemos que se realiza nuestra esperanza. En un paquete de Buenos Aires nos llega un libro. *Los tugurios a flote*, novela de la vida en los barcos; firmándolo aparece el capitán Leo Goti, nombre literario, sin duda alguna. Pero en la primera página viene un retrato del autor y al pie del retrato su nombre: León F. Gutiérrez. El amigo desaparecido está ante nosotros y está con un libro, que es precisamente como le esperábamos.

*Novela Los tugurios a flote por el capitán Leo Goti, seudónimo literario de León Felipe Gutiérrez.*



Está con un libro, y con un libro de mar. En la dedicatoria evoca la mocedad distante: *A mi antiguo amigo, aquél con quien paseaba por las calles de San Francisco y de la Blanca, lleno de ilusión. Este es mi recuerdo.*

Y el libro, la novela, empieza con la salida del puerto de Swansea del barco mandado por el capitán Alfredo Limiñana, con carga para Buenos Aires. Todo este primer capítulo es una descripción de un temporal y de un naufragio, hecho de una manera sobria y patética. Con un estilo a los Joseph Conrad y a lo Jack London.

*Una ola embarcó y quedó el barco atravesado; otra saltó y envolvió al timonel, magullánole. El capitán corrió al timón, mientras los marineros clamoreaban muriendo de espanto; irguióse una tercera ola y partió el puente en dos pedazos, arrastrando a tres hombres con sus blandas garras formidables.* Es interesante el acierto con que el marino novelista usa la frase: *Las blandas garras formidables*, son efectivamente, las garras del mar. Verlas blandas y formidables a un tiempo, es un acierto de interpretación. Así es el agua de la ola: blanda y terrible.

\* \* \*

Como en *Victorina o Memorias de un loco*, la novela de sus años estudiantiles, en *Los turgorios flotantes* se complace León Felipe Gutiérrez, en atribuir a su héroe inquietudes que son, sin duda, tuyas. Hay mucho de autobiográfico en la pintura que hace del capitán Alfredo Limiñana.

*“Había sido Alfredo Limiñana – dice – educado por sus padres en el santo temor de Dios; pero lejos del hogar paterno le había reeducado la experiencia en el desprecio de los hombres y en el olvido o menosprecio de Dios. Este fenómeno de apostasía se repite constantemente en los hombres que se ven obligados en el campo de batalla de la vida a trabajar no a meditar, a luchar no a rezar y a vencer o caer luchando no a pedir treguas ni conmiseración.*

*Una vida cruel de afanes y trabajos le estimulaban; causábale empacho una vida feliz; le seducía una muerte violenta. La vida es bella – pensaba – mientras es templada y tensa: no puede ser bella la muerte si no es arrebatada repentina y silenciosa. Había quizá leído el Anticristo de Nietzsche, donde este bárbaro alemán sublime, confiesa sin rebozo que hasta vergüenza le daría ser cristiano; pero Limiñana sentíase tal a despecho de todo rito y secta por la fascinadora muerte en plena juventud de aquel divino Jesús de Galilea.*

*En la adolescencia estudió la náutica, pero en los ratos de ocio, cuando no le urgía la disciplina matemática o cosmográfica, dedicábase con fervor a las letras clásicas; y todas ellas, matemáticas, astronomía y humanidades, junto con la juvenil amargura de la experiencia, le iban arrancando poco a poco toda fe, toda ilusión, toda creencia y solamente le iban quedando dos cosas: la fe en sí mismo y el deseo de vivir. Por vivir entendía él la compleja idea de la vida que se extiende hasta el límite y abarca todo fenómeno, toda alegría, toda pena, toda pasión, la pasión entendida en su más amplio concepto de espontaneidad, abnegación, heroicidad, dolor, amor y muerte, ya que todo eso constituye la vida y su fin”.*

León Felipe Gutiérrez se pinta a sí mismo cuando pinta a su capitán Limiñana. Así hablaba él cuando iba con nosotros por la calle San Francisco, borracho delirante de Nietzsche, recién bebido en la copa, aún rezumante de teología ...

\* \* \*

*Los tugurios a flote* son un libro doloroso, áspero y punzante, atento sólo a apasionar la miseria de la vida en los barcos, con un realismo que espeluzna. Hablando de este libro dice un periodista de Buenos Aires:

*“Leo Goti conoce bien la peligrosa vida del mar. Sencillamente admirables sus descripciones de los bravos temporales que amenazan con hundir las embarcaciones frágiles que surcan aquél, de uno a otro continente. Esas horas de tremenda inquietud, agitados los espíritus y los corazones frente a la sombría perspectiva de un naufragio inminente, ha debido soportarlos el autor a bordo de modestos pataches que desafiaron las furias de los elementos desencadenados sin más defensa que las de sus viejas y roídas velas y el valor de sus tripulantes.*

*Trozos viriles, reales y sorprendentes de la vida marinera son, pues, estos bellísimos capítulos de Los tugurios a flote, que acreditan a Leo Goti, no solo como al escritor castizo y elocuente, sino como al navegante que sufrió todas las torturas y gustó de todas las satisfacciones nacidas de la aventurera existencia transcurrida en el seno de un barco”.*

León Felipe Gutiérrez no abandonó por completo al mar ni se dejó ganar por la sirena de la literatura. En Buenos Aires es práctico del puerto. Así acaba por ahora la novela de este ex seminarista que quiso vivir “la vida compleja” hasta el límite, como su capitán Limiñana, nombre que sin duda ha pescado en sus recuerdos del viejo Santander. En aquel Santander de principios de

siglo en que nuestras vidas, que iban a ser tan semejantes en inquietud y en aficiones, adquirieron su temple. Cuando él escribía su primera novela y nosotros el primer soneto. Al arrullo del mar.

PICK

## 95.- España bloqueada

*La Voz de Cantabria 1 de julio 1930*

Todos los que vivieron aquellos días guardarán el recuerdo indeleble. Aquellos días no son otros que los de la guerra europea, en que España sufría el doble bloqueo de los submarinos alemanes y de las escuadras aliadas, que si no torpedeaban, hacían por lo menos difícil el servicio de avituallar un pueblo con sus restricciones rigurosas y con el derecho de visita ejercido de un modo despótico.

En aquellos días, el hambre amagó a España de una manera seria. Se hacía *cola* en los estancos, en las panaderías, en las carbonerías ... Comprar un traje o unos zapatos costaba una fortuna. Si no se llegó a la tragedia fue porque las ganancias estaban en proporción con el precio que alcanzaban las cosas. Se ganaban jornales que hoy parecen fantásticos; se hacían negocios inverosímiles. Y aunque el bloqueo era muy riguroso, no lo era tanto que no ofreciese grietas por las que se filtraban los audaces contraventores.

Se torpedeaban muchos barcos y se ahogaban muchos marinos, pero quedaban siempre barcos y marinos dispuestos a afrontar el riesgo de la muerte por el cebo de las ganancias que se ofrecía a los audaces. En nuestros muelles nunca faltaron barcos que nos traían mercaderías extranjeras. Había que pagarlas a precio fabuloso, pero las había. Venía carbón de Inglaterra; venía madera del Báltico; tabaco de Filipinas y algodón de los Estados Unidos.

Aquél bloqueo, que entonces nos parecía tan terrible, fue juego de niños comparado con el bloqueo que sufre España hoy. Por las mallas de este bloqueo no se filtra nada. Ni algodón, ni tabaco, ni carbón, ni madera ... Ayer pudo verse por todos cuantos fueran en sus paseos por el muelle. Ni un barco, ni grande ni pequeño. Ni de cabotaje ni trasatlántico; ni motonave ni velero. Estaba toda la vasta cinta del muelle limpia del contraste negro o plomizo de los vapores que descargan. Las máquinas vacías, con las grúas como trompas de elefante en reposo. Y sobre las máquinas, ni una caja, ni un bulto. Más silencioso todo y más vacío que los días de fiesta, porque en esos días, aunque suspendida la descarga, hay siempre buques en el muelle.

Ya hace tiempo que viene manifestándose esta crisis marítima. Pero ayer culminó. Ayer, coincidiendo con la máxima cotización de la libra, que alcanzó el más elevado exponente – se cotizaba ayer a cuarenta y cuatro y pico – el muelle estuvo limpio por completo. Este riguroso bloqueo que sufre España, el bloqueo económico, más inexorable que el bloqueo de los submarinos y de los cruceros ingleses, no dejó que se filtrara nada entre sus mallas. Ayer no llegó al muelle de Santander una sola partícula de mercadería extranjera. – *Otros años por esta época* – nos dice un antiguo trabajador del muelle – *estaban ya aquí los barcos de madera. Son los que proporcionan más jornales y los que más animan el puerto. Cada tablón requiere un hombre. Luego en los almacenes se emplea mucha gente también en la clasificación y en la estiba. Los barcos de madera del Báltico son una de las grandes alegrías del puerto. Y este año van a faltar casi en absoluto. ¿Quién compra madera, quién compra nada con la cotización actual de la libra?*

Siguen viniendo los barcos que cubren líneas fijas, los macandros, los alemanes de Bremen y algunos otros. Pero apenas traen carga, y si cubren las escalas es por cumplir una obligación. De seguir las cosas así, acabarán interrumpiendo su servicio. Nadie sabe hasta dónde puede llegar la paralización.

\* \* \*

Es el bloqueo – el bloqueo económico – más riguroso que el de la guerra. Con las libras a cuarenta y cuatro no hay posibilidad de que el comercio de importación se filtre en España. Y el espectáculo desolador que ofrecían ayer nuestros muelles, se repetirá desgraciadamente con bastante frecuencia.

Primero, dejan de venir los barcos, luego escasearán las materias primas en talleres y fábricas. Se restringirá la producción; se despedirá personal; se rebajarán jornales ...

La libra a 44 es el hambre, aguda y sin paliativos, para dentro de un par de meses. El combustible, por la falta absoluta del carbón inglés, alcanzará precios parecidos a los de la guerra europea. Ya está anunciada una subida en los precios de plaza. Y es el principio.

Igual acontecerá con la ropa, con el calzado, con todo. No importa que la producción sea nacional. Las materias primas son extranjeras, y al faltar la contrapartida de los productos de importación, el mercado nacional acusará en seguida el alza.

Frente a esta carestía de la vida, surgirá pavoroso el fantasma de la falta de trabajo. Si no se detiene la persistente e inexplicable baja de la peseta, el verano que principia ahora va a ser un verano de prueba. Sus características serán la inquietud, el malestar y el hambre.

\* \* \*

Los graves doctores que tiene nuestra Hacienda, no aciertan a decir a qué obedece nuestro alarmante desequilibrio económico. Unos, lo achacan a los petróleos extranjeros; otros, al incierto porvenir político; no pocos, al desbarajuste administrativo de la Dictadura. Puede que todos tengan en parte razón y que no la tenga en absoluto ninguno. Un daño tan grande no obedece nunca a una causa sola. Pero en lo que están todos conformes es en señalar la gravedad del mal.

Las libras a 44 son la ruina de España.

El hambre en las calles a muy corto plazo.

Los puertos vacíos, como estaba el nuestro ayer.

Y los precios de casi todas las cosas por las nubes.

Es el bloqueo de nuestras costas un bloqueo más riguroso que el de los submarinos, porque ningún buque lo puede romper. Un cinturón de libras esterlinas, a una cotización inaccesible, nos separa como una red de submarinos del resto del mundo civilizado.

PICK

## 96.- Las dos bahías

*La Voz de Cantabria 2 de agosto de 1930*

Todos hablan de la bahía de Santander como si hubiese sólo una. Y, en realidad, hay dos, delineadas y distintas, que ocupan su puesto en el caballete maravilloso, conforme lo exige el calendario: una es la bahía del Club Marítimo; otra es la bahía de la Aduana.

Sobre cual de las dos es más bonita, se dividen los gustos. Desde luego, la bahía del Club Marítimo, es decir, la de los balandros, los barcos de guerra, las yolas y los *out-boards*, flechas con que el agua acribilla a la lejanía, es más espectacular y entra primero por los ojos. La otra bahía de verano e invierno, pero de invierno sobre todo, tiene una belleza dramática, tan envuelta en gris de vendaval y lluvia, que hace falta estar muy envenenado por el localismo sentimental para poder calarla a fondo. Por eso los amigos de ésta otra bahía son menos numerosos. Pero más firmes y constantes. Son los buenos amigos y amadores de las amadas tristes y difíciles.

Sentir el entusiasmo de la bahía cuando todo convida al optimismo y a la exaltación, es empeño menos esforzado que sentir ese mismo amor cuando la Naturaleza y las almas propenden a la tribulación y al pesimismo. La bahía del Club Marítimo es el amor fácil; la otra bahía, la de la Aduana, los vapores negros y los almacenes, es el amor que hay que merecer. No basta querer a la bahía porque es bonita; hay que quererla porque es como es, bonita y fea; agradable y penosa. Quien la quiere de veras halla bellezas hasta en sus defectos.

Y no pretendemos – ¡líbrenos Dios! – menospreciar el valor maravilloso de la bahía de verano. Aún colocándola en el plano de nuestros afectos, unos peldaños más abajo que la bahía laboriosa, ¡qué bella está la bahía ataviada con sus claras ropas estivales!

Espectáculo único, o si no único por lo menos poco frecuente, el lago dormido que el sol acribilla y estremece, puede resistir el parangón con las estampas semejantes del gran portfolio marinista; con Cowes inclusive. Los barcos de guerra recortan sus escorzos geométricos en una realización de

gracia cubista. Junto a ellos los yates de Filadelfia, de Southampton y El Havre, resuelven por el acercamiento de sus banderas algo que hace cavilar y gastar elocuencia a los contumaces pacifista de la Liga de las Naciones. Y en otro término, figuras secundarias, alfiles del gran tablero de la partida de ajedrez que juega el verano, los balandros de diez y de seis metros: balandros reales y balandros de príncipes. Quien no lleva una corona estampada en su amura, lleva el signo orgulloso de algún prepotente encomendero de las altas finanzas y la industria. Balandros del Rey; balandros de Zubiría, de Echevarrieta.

Y el *atrezzo* de tierra de esta tramoya del puerto en verano, rima a maravilla con el tono elegante y sutil del cuadro a flor de agua. En las cervecerías del muelle, los *skippers* y los marineros de los yates del Rey, lucen una corona de algodón blanca en el jersey de lana azul. En la terraza del Casino elegante, balandristas de gorra blanca sobre traje de calle. Y por todas partes, marineros de cromo, marineritos simétricos; alegres y disciplinados como autómatas. Estos marineritos, todos de blanco, llevan una clara alegría infantil bajo los llamativos uniformes. Nada hay tan parecido a un niño como un marinero de barco de guerra. La prueba es que la marinera ropa de hombre que se ponen los niños, es una ropa de marinero real.

Y es un gozo ver a estos niños-hombres, o a estos hombres-niños, en los paseos y en las calles, en grupos siempre, como si fuesen a empezar un juego. Niños que tienen unas maravillosas cajas de juguetes: unos cañones que disparan como los cañones de verdad. Unos juguetes que valen millones, como los juguetes de los hijos de los multimillonarios.

Soberbia mancha azul, de blanco nítido y de policromía de banderas, esta de la bahía del Club Marítimo, que hace detenerse suspensos y atónitos a los veraneantes de tierra adentro. Y que les lleva a formar una idea errónea del mar y de sus misteriosas revoluciones. Cuando oigan hablar de las tormentas, se figurarán el drama clásico y correcto a base de los elementos náuticos conocidos: un drama entre gentes bien educadas. Marineritos que se ahogan con su uniforme blanco, agitando en sus manos una banderita como si se comunicasen con otros marineros del mar de las sombras. Y astillas charoladas de gasolineras deshechas.

La visión de la bahía actual solo puede dar la imagen de la tragedia limpia y ceremoniosa. Y todo esto es bello, muy bello, ¡quién lo duda! Pero es distinto de la bahía, de la otra bahía que Santander tiene para cuando está solo. De la bahía de la Aduana.

Cuando el reinado de esta bahía íntima empieza, Santander coloca en su centro, como un símbolo y como un *affiche*, la mole negruzca del pontón de “Indatos”. Este pontón, ahora guardado en el desván para que no ponga su estridencia en el cuadro elegante, vuelve a su puesto director apenas se van los barcos de guerra, y los balandros visten su abrigo de lona en el invernadero de las gradas. Huyen la gorra blanca y el frac de *clubman* y triunfan de nuevo los harapos. Los harapos son la etiqueta del puerto en invierno. En los rostros hay polvillo de carbón; en las manos callos en vez de guantes. La leve barcarola para piano burgués, se hace agria sinfonía que tocan trompetas destempladas. Esta segunda bahía santanderina es la bahía del comercio. Ya huyeron los barcos charolados y de corte fino como trajes salidos de la tijera de un *tailleur* francés. Son barcos panzudos los que ahora vienen, como vientres de mujeres grávidas. Visten de tonos ocre y pardos. Son también barcos franceses, alemanes, ingleses o italianos. Pero no juntan sus banderas como en la gran camaradería estival. Las alzan frente a frente, recelosos, en una rivalidad de comercio que fue siempre el origen de la rivalidad de las armas.

Los marineros de esta barcarola llevan pesados zapatones y trajes manchados de grasa y de pintura. Beben vino y ginebra en las tabernas. Cantan y se emborrachan como energúmenos. Son brutales, sanguíneos y violentos. Completan la estampa las *collas* de los trabajadores, entre las que hay mujeres deformes con su juventud aplastada bajo el cesto que arquea sus hombros.

Cuando este cuadro tiene más brío en los días de invierno, el vendaval bate los muelles y la lluvia salpica la tierra fangosa y encharcada. Y, sin embargo, también entonces está muy bonita la bahía. Bonita de otro modo. El drama ya no es clásico ni sujeto a cánones. Es el drama romántico como lo sintió el padre Victor Hugo. Con alaridos en vez de apóstrofes; con agresiones en vez de sentencias. Y del patetismo de esta bahía se nutre Santander. Por eso el poso de nuestro pueblo como el poso del mar, es un poso amargo.

Un amigo nuestro que nos visita frecuentemente, ha catalogado los paisajes de la Montaña en dos especies: los paisajes crudos y los paisajes pasados por la sartén.

El paisaje de la bahía actual es un bello paisaje frito con grasa inglesa, como el jamón de York que se come en Newcastle y Cardiff. Y el paisaje de la otra bahía, de la bahía de la Aduana, es un paisaje crudo como una chuleta que chorrea sangre. Y se explica que uno y otra plato tengan sus *gourmerts*.

## 97.- Fuga de balandros

*La Voz de Cantabria 3 de agosto 1930*

Los balandros salieron al mar añil, que es la pradera de estos antílopes de lona. Allí retozan, brincan, pacen la yerba líquida y se entregan al divertido juego de ver quién corre más. Hay antílopes de estos que son famosos por lo veloces en la pradera añil. Tienen el cuerpo fino, ágil y elástico. Resbalan por las aguas como el auténtico antílope por la pradera, de tal modo, que parece que no las tocan. Su alto cuello de lona, cuello que más bien parece de jirafa, se hincha de viento como un odre sonoro y va lanzando la canción del triunfo a cada ola, a cada pez, a cada playa:

– ¡Hip! ¡Hip! ¡Hurra!

Es lo único que gritan los balandros. Lo gritan cuando van vencedores y cuando todo su velamen se dilata en un afán de expresión oral que no tienen en otro momento. Porque cuando les vencen se callan taciturnos y bogan en la estela de los rivales vencedores como reyes encadenados cuya altivez es el silencio. No hay nada tan orgulloso como un balandro. Tiene un alma feudal propicia a todos los desdenes y a todas las grandezas. Un balandro, hasta cuando se yergue desnudo, arriadas las velas, que son su túnica, y con su mástil seco al aire, nos mira con un gesto orgulloso. Son las Lady Godiva de los mares que pueden pasear su desnudez entre las muchedumbres sin que padezca su pudor. No son como otras naves que, en trance tal, se cubren con toldos y con encerados y adoptan el aire confuso y contrito de un ser humano en paños menores. El balandro, no. Ya hemos dicho que el balandro es la especie más orgullosa de la pintoresca fauna del mar.

\* \* \*

Iban los balandros como todos los días de regata pensando que el azul añil era un predio suyo. Como todos los días del mágico verano, el mar se les presentaba sin emboscadas ni traiciones. Una ventolina leve y apenas perceptible del Noroeste – el lejano aullido del tigre – era toda la amenaza que se cernía sobre la selva. ¡Pero tan distante! El Noroeste aquél apenas rizaba la cima

de las olas. Eran éstas enanas y de compromiso. Se ve que salían a cumplir un penoso deber, pero sin ánimo de hacer daño a nadie. Y los blandros iban comiéndose una a una estas olas inofensivas de un Noroeste de protocolo, como los antílopes en las grandes praderas se comen, una a una también, las yerbas y las plantas gigantes. Sobre este cuadro se tendía un azul, dorado a fuego por el Sol. Hasta en el mar se sentía el beso inflamado del principio de agosto. En los blandros, en las gasolineras y en los vaporcitos iban los hombres en mangas de camisa como estudiantes americanos que en sus días de asueto rompen gozosos todas las trabas de la tiranía social. Y es que hacía un día para ir así por la pradera añil adelante, a la caza de jirones de nube, que son las mariposas de esta selva.

Y de pronto aquel Noroeste que parecía un viento de abanico – aullido lejano de una bestia improbable – se trocó en un soplo magnífico y en un viento carnicero y verdugo que sorprendió al rebaño de antílopes de lona en el más inerte de sus juegos. El tigre estaba allí y enseñaba sus dientes. El viento de abanico se convirtió en viento aborascado. El azul celeste, con oro de sol en las cenefas, se volvió kaki gris como un uniforme de legionario. Pasaron unas nubes negras corriendo por el cielo como si las persiguiese algún guardia. El día se enfrió. Los que iban en mangas de camisa se apresuraron a vestir las chaquetas. Y sobre las chaquetas, la ropa de agua. Porque ya aquellas olas enanas y torpes con que se desayunaban los blandros eran unas olas altas y negras – olas de plomo líquido – y el manjar se hacía demasiado fuerte. Entraba el agua en las bañeras, en la misma bañera que ocupaba nada menos que la Reina de España. No hay nada tan irreverente como el agua de olas. Por eso a las convulsiones de los pueblos se las llama muy gráficamente “el oleaje popular”.

El tigre estaba allí agazapado tras el Cabo Mayor – buen herbizal para emboscadas – y ya daba el salto para lanzarse sobre su presa.

Un marinero viejo que recogía su palangre en la enfilación de la torre y que se recordaba de los días en que el Noroeste no era vana amenaza gritó, en una evocación de pretéritos días lúgubres:

– ¡*Ya está ahí la galerna!*

Ya estaba, en efecto, como hace cincuenta años, cuando la cantaban Menéndez Pelayo y Pereda. Pero ahora son otros los tiempos. Los antílopes la ganan en patas. Corren ante ella y evitan su lazo. Alguno hasta se permite la coquetería de largar entre las velas blancas una vela ocre, para que se le distinga mejor. Es como el penacho que Enrique IV llevaba en Ivry. Así, la galerna no

podía ignorarle. Aquella ala ocre largada en un tangón era un cartel de desafío. Y el balandro que lo *affichaba* era el de la Reina.

Otros balandros más prudentes fueron abatiendo sus mayores y tomaron la vuelta del puerto con sus foques para ofrecer menos blanco al tigre amenazador. En un momento la regata quedó suspendida. Hubo una rápida y vistosa fuga de balandros en la pradera añil. Los seis metros – crías de antílope – fueron los más amenazados. Ninguno llegó a hacer su recorrido entero. La fuga de balandros ante el Noroeste desemboscado de improviso, fue una página tan curiosa como la regata misma. El viejo Mouro, el pastor milenario, cuando volaban ante su torre, iba pasando lista:

– ¡Uno! ¡Dos! ¡Tres! ¿A ver, quién falta?

No faltaba nadie. Allí estaban todos con el charol de sus pinturas espolvoreado de sal de agua. Así terminó el juego de antílopes en la pradera añil.

\* \* \*

Fue la virazón en la fecha canicular del 2 de agosto. En honor de los balandros diremos que otras embarcaciones más avezadas que ellos a estos zarpazos de la fiera, vinieron corriendo por la selva adelante, ante el hocico carnicero del tigre. Venían los barcos-pareja – ¡buenos perros de pastor y cabaña! – Y venían las vaporas marracanas sorprendidas pescando el bonito en los rumbos lejanos. Traían engomados y tiesos sus bigotes – las dos varas del curricán en que van los anzuelos – Bigotes a lo Kaiser. Estas vaporas son las únicas naves que tienen bigotes. Ello les da cierto aire de Tenorio o una facha grotesca de gato en celo.

El mar quedó limpio de naves en un par de horas. El Noroeste se vengó despeinando las últimas chimeneas y arrancándolas mechones de humo que fue sembrando por el cielo. Unos cuantos de estos mechones quedaron prendidos en las rocas de Cabo Mayor. Y después nada; otra vez la calma y unas lágrimas de arrepentimiento en forma de lluvia. Tal fue el esquema de un día de agosto en el abra del puerto.

PICK

## 98.- La víctima humilde

*La Voz de Cantabria 15 de octubre 1930*

También en la muerte trágica hay categorías. No es lo mismo caerse aisladamente de un andamio, que morir de una explosión de grisú en el fondo de una mina, con cincuenta o sesenta compañeros más. La desgracia aislada la cuentan los periodistas en una gacetilla que se titula generalmente *Un accidente del trabajo*. El público lo lee sin emoción. Y pocas veces la ayuda pública llega a los que quedan sin amparo en el hogar ensombrecido.

En cambio, la gran desgracia, la desgracia en serie, actúa sobre la sensibilidad del lector de un modo enérgico. En las grandes informaciones que se la consagran, el periodista echa detalles íntimos, como se echa carne a las fieras, a la avidez del público. Se dice todo: cómo vivían las pobres víctimas; cómo son sus viudas y sus hijos ... No se prescinde de ningún detalle, pintoresco o patético. Y así, en el terreno bien preparado, la siembra de la conmiseración da frutos siempre. Pocas son las grandes desgracias que no van seguidas de grandes suscripciones y grandes movimientos populares. La moraleja que se desprende de estos hechos, es que es un mal negocio matarse aisladamente. Ya que la fatalidad le elige como víctima a uno, hay que pedir que la muerte venga con la escenografía de las grandes catástrofes. Por ejemplo, en el naufragio de un *Titanic* o en el incendio del *R.101*.

\* \* \*

Hemos pensado todo esto, a la vista de la muerte modesta de ese pobre patrón del *Octubre*. Algo más que accidente del trabajo y algo menos que horrible catástrofe fue el lance en que murió. Ya mañana los periódicos echarán el manto del olvido sobre el suceso. Y de ese viejo marino vasco y de su nombre y circunstancias no se sabrá nada. La vida pasará su rodillo sobre el naufragio. Y una nueva actualidad impondrá sus fueros.

Y, sin embargo, ese marino José Miguel de Antia, tenía un hogar donde le esperaban nueve hijos. Su drama particular tiene emoción humana, aunque no tenga emoción periodística. Todas las víctimas modestas nos impresionan a

nosotros lo mismo. El llanto de una mujer sola y de unos pobres niños, es para nosotros más claramente perceptible que el clamor de una muchedumbre atri-  
bulada. En un llanto solo, se perciben mejor los íntimos matices del llanto.



*Pesquero Octubre navegando, en lugar y fecha indeterminados. - ziz.eus/es.*

Ahora, en su casa de Zumaya, están llorando una pobre viuda y nueve huérfanos. Unos seres que unas horas antes se consideraban absolutamente felices. Con arreglo a la relatividad de las cosas, eran unos aristócratas del trabajo. El patrón muerto pertenecía a esa clase de subalternos de la navegación, tan rica en fuertes caracteres y en personalidades interesantes. Clase que hace el duro aprendizaje desde el primer peldaño. Uno a uno, los tiene que ir subiendo, ¡y a costa de cuánto sacrificio y de cuánta inteligente atención!

Como la mayoría de sus compañeros de clase, el patrón Antia embarcó, sin duda de *chó*, en un barco de poco tonelaje. En un velero probablemente. La misión del *chó* es pelar las patatas, fregar los calderos, encender el fogón de la cocina y ayudar a los marineros en las maniobras como un grumete. Una dura escuela, a la que hemos aludido en una crónica anterior, titulada *Los alumnos de Esparta* (1). Lo frecuente es que antes de pasar a marinero, el

*chó* de uno de esos barcos pequeños – vapor o pailebot – vea de cerca la fea cara de la muerte en uno o en varios naufragios. Esto le da una gran agilidad moral. El hombre que sale de esa escuela puede adoptar ante la vida, y bellamente siempre, las más contrarias posiciones. Siempre se hallará armado contra ella. Así este patrón, que conoció sin duda de muchacho los riesgos del duro aprendizaje, aprendió a conocer también la costa palmo a palmo, los puertos y sus hombres, el secreto de los escritorios y la mecánica del buque. Treinta o cuarenta años pasando de un barco a otro, pero siempre en el mismo escenario: La Estaca, Ribadeo, Castro-Urdiales, Vivero, Corcubión y Guetaria. E intercalados los puertos grandes, los Londres y los Liverpoles de su navegación costera: Santander, Bilbao, Gijón. Treinta o cuarenta años así dan un dominio de la mar que se surca y de la vida que se contempla, como el que les da el Mundo con todos sus océanos y continentes, a los grandes aventureros. Gente sobria esta gente, y sabia administradora de sus economías, su único despilfarro es la botella de cerveza en las noches alegres, y el café con copa, en el café cercano a la dársena.

Un buen día, ya hombre maduro, como tiene un gran despejo natural, un patrón viejo le aconseja a Antia que se examine de patrón. Le indica la literatura sumaria que tiene que estudiar: las cuatro reglas de la Aritmética y una idea del Derrotero. Pero el conocimiento del Derrotero se lo ha dado la práctica. Por la práctica sabe lo que es el fundamento de su oficio, mucho mejor que por los libros. Algo le cuesta a él, vasco cerrado, acostumbrarse a la ortografía castellana, por si le mandan escribir. Pero se examina y es hecho patrón. Aquel es un día grande en su vida. Ha dejado las capas más modestas y pasa a una clase subalterna. El patrón en los barcos costeros, tiene la categoría de capitán.

Cuando entra en los puertos, en el puente de los buques que manda, no se cambiaría por un almirante en la torre de mando del barco bandera. ¡Cómo hace sonar su pito! Aquel silbato es el grito de triunfo de un hombre modesto que ha escalado una cima. Aquel silbato no se parece a nada. Es un trompetazo que proclama la eficacia de la virtud y de la voluntad.

Y en el pueblo vasco, o en el pueblo asturiano o gallego – Zumaya en este caso – esperan la mujer y los hijos, porque el duro luchador se ha casado entre viaje y viaje, y satisface así su ansia de paz doméstica. Viven en una casa, frente a la escollera del puerto, una casa vieja de piedra con porches oscuros, donde hay almacenes de efectos navales, de salazón, una correduría y un pequeño café. Es una de las buenas casas del pueblo. El patrón Antia va

sintiendo ya el peso de los años. Ya cuenta en su imaginación los que le faltan para retirarse. Cuando lo consiga, será en Zumaya un respetado veterano del mar. Jugará al dominó con el teniente de Carabineros. Y el cura párroco le dará cariñosos golpecitos en el hombro: la felicidad.

\* \* \*

Con esta ilusión ambiciosa – no hay ambición más grata que la ambición sencilla – salía días pasados de nuestro puerto en el buque de su mando – un buen cacharro, gracioso bailarín de las olas – el patrón Andia. Y así le sorprendió el abordaje estúpido, a él, tan avezado a los lances de mar. Se hundió su barco, y el veterano se hundió con él. No quiso sobrevivir a la vergüenza de que en su pueblo, otros patrones viejos le pidieran una explicación. La víctima humilde había tenido su momento.

\* \* \*

Y a nosotros nos llega la desgracia con toda su emoción. ¡Cómo si hubiéramos visto caer, ardiendo en llamas, al *R.101*!

PICK

## ÍNDICE

INTRODUCCIÓN 1927-1930.....	5
1.- El trabajo que cuesta la merluza a la mayonesa.....	9
2.- La belleza de la costa olvidada .....	14
3.- Santander puerto americano .....	16
4.- El Sardinero en el otoño .....	18
5.- Las grandes catástrofes y la civilización.....	20
6.- Recuerdos del 3 de noviembre.....	23
7.- Estampa de pescadores viejos.....	27
8.- Una noche de temporal en la costa.....	30
9.- El perro de Pepín, héroe popular .....	39
10.- La viuda de Melborne Jackson, se casa en la Montaña.....	43
11.- La voz amiga que viene del mar .....	46
12.- Visión del Santander futuro.....	48
13.- Recuerdos profesionales .....	51
14.- Examen de una generación .....	53
15.- El banquete monstruo de la bahía de Santander .....	56
16.- Miscelánea del puerto.....	59
17.- El marino que ha querido morir en el mar .....	63
18.- El mar inglés tiene otro muerto.....	67
19.- Estampas del Santander viejo.....	70
20.- El puerto y sus censores .....	74
21.- El puerto de pesca del Cantábrico .....	77
22.- El divertido salvamento del Sendeja .....	80
23.- Un banquete popular .....	84
24.- Invocación a don Ángel Pérez para el restablecimiento de nuestra matrícula .....	87
25.- El pasado glorioso y el claro porvenir del Astillero.....	91
26.- El Ronquillo, capitán de barco de los que le gustaban a Pereda.....	94
27.- El libro de memorias que quería escribir el capitán Gorordo.....	97
28.- La elegía del Sábado Santo .....	102

29.- El “seafarman” de Villacarriedo.....	106
30.- La risa del faro .....	109
31.- Marconi .....	111
32.- Toldilla de trasatlántico .....	115
33.- Mientras los yates del Ocean Race llegan .....	117
34.- La tristeza de llegar el penúltimo .....	121
35.- La suerte del Azara .....	123
36.- El Azara en la costa .....	124
37.- Falta de medida o el periodismo desordenado .....	127
38.- El ornato de la bahía.....	130
39.- Acerca de la bahía .....	132
40.- El Azara o la negra .....	134
41.- Necesidad de que por el mar y por el aire no se ande sin permiso.....	136
42.- El Santander del Machichaco .....	139
43.- Mares de invierno.....	145
44.- El despertar de los marinos montañeses .....	148
45.- S. O. S.....	151
46.- Relato de naufragios.....	154
47.- Un día de Santiago, en Santa Elena .....	157
48.- Von Scheer, el hombre que sostuvo el mar contra los ingleses.....	160
49.- La pesca dramática .....	164
50.- El porvenir de nuestro puerto .....	167
51.- La vieja y la nueva aduana.....	171
52.- Mitos populares, el tío Carando .....	175
53.- Puertochico .....	178
54.- Los Bajamareros .....	183
55.- La margen Sur.....	187
56.- Paisajes del muelle .....	191
57.- Vindicación del estúpido siglo XIX .....	195
58.- El folletín del arenal.....	199
59.- El potentado y el escritor.....	203
60.- Verano .....	207
61.- ... Y del muelle .....	211
62.- El Clyde santanderino .....	213
63.- La fonda de los capitanes .....	217
64.- El latín de los barcos .....	221
65.- La escuadra.....	224

66.- Mientras sopla un viento de regatas .....	228
67.- ... Y nos cogió de sorpresa .....	233
68.- Don Horacio Echevarrieta, su yate y la regata .....	237
69.- El amigo del mar .....	242
70.- Algo de pesca.....	245
71.- La India sagrada y misteriosa, en el muelle. ....	247
72.- Las vueltas que da el mundo .....	249
73.- El nuevo Santander de la margen Sur .....	253
74.- Un momento trascendental para Santander .....	256
75.- Elogio de la compañía Trasatlántica .....	261
76.- Tirteo del Machichaco .....	266
77.- La Escuela de Esparta .....	271
78.- La emoción del mar .....	275
79.- El dolor del muelle.....	280
80.- El “Marconi”, héroe moderno.....	284
81.- Mares de barra .....	287
82.- La camioneta del “Tirabeque” .....	290
83.- El santo obispo en el remolcador .....	294
84.- Los dos mares.....	296
85.- Marinerito valiente.....	299
86.- Los ceremoniosos hijos de Wilhelmshaven .....	304
87.- Los que tenían doce años .....	307
88.- La serenata de “Molinos de viento” .....	311
89.- Un terrón de azúcar que deshace el agua .....	314
90.- La Escuela de Náutica .....	315
91.- La Uña, el Dedo y la Mano.....	319
92.- De todos los cuadrantes .....	323
93.- Las regatas y el pueblo .....	326
94.- Un extraño escritor y marino montañés.....	330
95.- España bloqueada .....	335
96.- Las dos bahías.....	338
97.- Fuga de balandros .....	341
98.- La víctima humilde.....	344





Recopilación de artículos y crónicas sobre temas y ambientes marítimos, relacionados principalmente con Cantabria, Santander, su puerto y sus gentes, publicados desde 1903 en prensa y revistas, así como discursos, conferencias, prólogos, entrevistas y una autosemblanza.

