

EL VAPOR BRITÁNICO *STANGROVE* EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA Y UN POCO DE SU HISTORIA

Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR
Oficial de la Marina Mercante



N el año 1847 fue descubierta en la localidad británica de Skinningrove, en las proximidades de Middlesbrough, una importante veta de mineral de hierro, cuya explotación comenzaría un año más tarde. Tras varios años de alternativas, en los que se repetían cierres y aperturas, en 1865, gracias al impulso que produjo la construcción de un nuevo ferrocarril, se reabrió de forma definitiva la Loftus Mine, denominación que recibió la primitiva mina.

Debido a los grandes requerimientos de una industria en alza, en 1880 se constituyó la Skinningrove Iron Company Limited. Las necesidades para transportar el mineral obligaron a la compañía a crear su propia naviera, por lo que inmediatamente encargó la construcción de los primeros buques, entre los que se encontraba el *Skinningrove* (1.º), un pequeño vapor de 346 TRB que fue incorporado a la joven flota en 1891. Hasta el año 1896, cuando se terminó el pantalán de carga, no empezaban los cargamentos masivos de mineral. Por ello se decidió ampliar el número de unidades con la construcción de nuevos buques de mayor porte. Uno de los vapores adquiridos en la segunda etapa fue el *Skinningrove* (2.º), tras deshacerse en 1895 de su primitivo hermano de nombre.

Su construcción la llevó a cabo el astillero J. L. Thompson & Sons Ltd., en North Sands, Sunderland, con el número 332. La botadura tuvo lugar el 5 de junio de 1895 y se entregó a su armador un mes más tarde. Se trataba de un pequeño costero construido en acero, con una sola cubierta, superestructura central y castillo a proa, de 516 TRB, 217 TRN y 550 TPM. Sus principales dimensiones eran: 47,24 metros de eslora entre perpendiculares, 8,21 de manga y 4,72 de puntal. El sistema de propulsión estaba compuesto por una



Detalle de la popa del *Stangrove* en plena Guerra Civil. (*The Niagara Falls Gazette*).

caldera de vapor de llama de retorno con dos hornos y una máquina alternativa de triple expansión que proporcionaba 329 IHP (54 NHP). Ambas estaban fabricadas por el especialista John Dickinson, también de Sunderland. La caldera consumía carbón y su carbonera tenía una capacidad de 92 toneladas. Para la carga disponía de dos bodegas, sin entrepuentes, y una jarcia compuesta por dos palos y dos puntales. En 1919 fue adquirido por la sociedad John Harrison Ltd., que lo renombró *Hailsham*. Cuatro años más tarde, sus nuevos propietarios, Pease & Partners Ltd. (*manager*: R. Hutchinson), de Darlington, le repusieron el nombre

primitivo. Bajo pabellón británico, el costero siempre estuvo dedicado al transporte de carbón.

El pequeño vapor participa en la Guerra Civil española

En 1934, Jack Albert Billmeir creó la Stanhope Steam Ship Co. Ltd., con sede en Londres. Sus inicios fueron modestos y al inicio de la Guerra Civil española tan solo contaba con dos pequeños costeros. El creciente transporte de mercancías para el gobierno republicano hizo que en pocos meses su flota se multiplicara, operación proporcional a la de sus ganancias a lo largo del conflicto. Una de sus adquisiciones fue el veterano *Skinninggrove*, que en 1936 fue rebautizado como *Stangrove*, incorporándose al transporte de mercancías hacia puertos españoles. Por su flete, Billmeir recibía de su fletador —CAMP-SA-Gentibus— 1.000 libras esterlinas al mes.

A finales de 1937, la España republicana sufrió un duro revés con la pérdida de los territorios del norte y el cierre de su litoral. El término de la campaña de Asturias en el mes de octubre supuso el fin de la guerra en esa zona. En los días previos a la ocupación del Principado por las fuerzas nacionales se produjo una gran desbandada en la que participaron embarcaciones de todo tipo. Una de ellas era nuestro protagonista, que recogió en los meses de julio y

agosto a numerosos refugiados en los puertos de Ribadesella y de Gijón. En uno de esos viajes se produjo un conocido incidente «a tres bandas» en el que intervinieron el *Stangrove*, el crucero de la Marina nacional *Almirante Cervera* y el crucero de la Royal Navy HMS *Southampton*. El vapor británico fue apresado el día 20 de octubre a las 7 de la mañana por el bou armado *Alcázar de Toledo* al poco de partir de El Musel con 600 refugiados a bordo, a los que conducía a Francia. ¿Capturado a menos de tres millas de la costa española o a más de tres millas?, esa era

la cuestión. Esa mañana la niebla era muy intensa por toda la zona. Sin embargo, en un mensaje de radio el *Alcázar de Toledo* comunicaba haber apresado al vapor a 2,5 millas al norte de punta Coin. A la llegada del *Almirante Cervera* ambos estaban parados a unas dos millas escasas de la costa. Poco después hacía acto de presencia el crucero británico. El *Stangrove* tenía izadas las señales del código internacional «Deseo hablar con usted», solicitando el comandante del *Southampton* permiso para acercarse al vapor. Tras la conversación mantenida por los británicos, en el *Almirante Cervera* se recibía el siguiente mensaje: «Capitán insiste en que su situación era 12 millas ENE de cabo Torres en el momento de su captura, habiendo dejado el puerto de Gijón a las 4h. 45m. Observador n.º 134 confirma eso. Esta situación le colocaría alrededor de 5 millas fuera de las aguas territoriales». A partir de ese momento empezó un intenso intercambio de mensajes entre los comandantes de ambos cruceros. Al final, el contralmirante Calvert, a bordo del HMS *Southampton*, se terminó saliendo con la suya, y el *Stangrove* pudo continuar viaje al país vecino, con la tranquilidad para sus ocupantes y las protestas del capitán de navío Moreu, comandante del crucero nacional.



Comunicación de los propietarios del *Stangrove* acerca de su fletamento por CAMPSA-Gentibus. (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores).

Cerrado el Frente Norte, el *Stangrove* se trasladó al Mediterráneo, donde continuó a lo largo de 1938 con el transporte de mercancías entre puertos republicanos, intercalando algunos viajes más largos hasta puertos extranjeros. De esa forma, el 2 de febrero llegó a Gibraltar procedente de Amberes con carga general. Al día siguiente partía para Valencia sin oficial de control, puesto que el que había sido designado se negó a embarcar por la falta, entre otras cosas, de estación de radio. El 27 de marzo se le vio en La Nouvelle cargando dos «vedettes» para Barcelona. Durante el mes de julio de ese mismo año fue detectado en los puertos de Alicante, Valencia y Barcelona. De acuerdo con el libro *Bombardeos en Águilas*, de Miguel S. Puchol Franco, el pequeño vapor visitó Águilas en cuatro ocasiones: los días 5 y 17 de agosto y los días 4 y 13 de diciembre. En todas las ocasiones llegaba en lastre y salía cargado con bidones de aceite. Durante el mes de octubre recaló en Londres para tomar un nuevo cargamento destinado a la Península. El 28 de noviembre, en uno de los numerosos bombardeos sufridos por el puerto de Barcelona, el *Stangrove* fue alcanzado, aunque de forma ligera.

A finales de enero de 1939 el *Stangrove* partió de Barcelona para Valencia. El 2 de febrero estaba listo para tomar el siguiente cargamento: 25 botellas de mercurio (1.000 kg), 500 sacos de flor de azufre (25.000 kg), 250 sacos de nitrato de potasa (25.000 kg), 32 cajas de nitrato de amonio y 290 barriles de nitrato de amonio (ambos con un peso de 78.500 kg), lo que hacía un total de 129.500 kg. De acuerdo con las instrucciones de la Subsecretaría de Armamentos de Valencia, que fueron entregadas a William Richards, capitán del *Stangrove* y experto conocedor de las costas españolas, el destino de la carga era El Port de la Selva. El vapor partió el día 3 de febrero con una tripulación compuesta por trece hombres: tres ingleses (entre ellos el capitán), dos chinos, cuatro estonios, un belga, un rumano y un español (fogonero), además del observador del Comité de No Intervención (el n.º 415, de nacionalidad holandesa). Navegando hacia su destino fue atacado el 5 de febrero por un avión desconocido con fuego de ametralladora y lanzamiento de bombas. El veterano capitán Richards, un galés de 68 años originario de Cardiff, dio instrucciones a la tripulación para que abandonara el buque en el bote salvavidas, permaneciendo únicamente él a bordo. El parte de operaciones de fecha 7 de febrero, remitido por el teniente de navío Karl Knappe, jefe de la Misión Naval alemana en Palma de Mallorca, recogía lo siguiente: «5 de febrero de 1939, A las 08.10 horas. Un avión (probablemente un *Heinkel He 59* de la AS/88) lanzó 20 x 50 kilogramos a un barco cerca de La Selva, cayendo las bombas muy cerca del objetivo». Pasado el peligro y sin haberse producido daños en el buque, el capitán ordenó que regresaran todos a bordo, reemprendiendo la marcha. Sin embargo, pocas horas más tarde acabarían definitivamente sus correrías.

Llegado el año 1939, la costa catalana seguía bajo control republicano. De su vigilancia se encargaban los cañoneros nacionales *Vulcano*, de Palamós a

CUARTEL GENERAL DE VENEZUELA ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

TELEGRAMA POSTAL

3ª Sección *PA* *RECEIVED* *NO* 5.7.91-9991-186-R
S. N.º

5 de Febrero de 1929 (III ANO TRIUNFAL)

EL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA

AL SUBSECRETARIO DE ASUNTOS EXTERIORES

Policia *PIA SA.*

Almirante Jefe Fuerzas Flotante Mediterráneo en radio, puzn número 3435,
Fecha de hoy, comunico lo siguiente:

El Dato apresó en las proximidades de Cadaqués dentro de aguas jurisdiccionales Vapor inglés "STANGROVE". Le ordenó embarque dotación de presa y envío a BARCELONA.

Lo que tengo el honor de trasladar a V.E. para su conocimiento.

TRANSMICASE
De orden de S.E.
EL COMANDANTE EN JEFE DEL R.E.

J. Abadía

Telegrama en el que se comunica la captura del *Stangrove* por el cañonero *Dato*.
(Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores).

cabo Creus, y *Dato*, de cabo Creus a la frontera francesa. El 5 de febrero, cuando el *Dato* navegaba hacia su zona de patrulla avistó un mercante a la altura de Cadaqués, que resultó ser el *Stangrove*. El parte de campaña n.º 41 del cañonero recoge: «A 9 h. 50 se advirtió un buque con bandera inglesa que navega a 2,5 de la costa. A 10 h. pusimos al NW con objeto de llegar a la nueva zona de reconocimiento entre Cabo Creus y la frontera francesa. A 11 h. se toca ejercicio de zafarrancho de combate, tocándose retirada a las 11 h. 15. A 11 h. 30 se hace rumbo hacia el mercante inglés. A 12 h. 14 le preguntamos de dónde procedía contestando que de Valencia y se dirigía a Vendres ordenándole siguiera nuestras aguas y en vista de que no quería obedecer la orden dada, sino que seguía rumbo al este alejándose de la costa, le hicimos un disparo de cañón con el montaje n.º 2 poniendo inmediatamente rumbo a nosotros. A 14 h. 45 le ordenamos que parara máquinas, parando nosotros y mandándole dotación de presa al mando de un alférez de navío, dirigiéndose a Barcelona y continuando nosotros en la zona de vigilancia». A la llegada al puerto de Barcelona se prohibió a la tripulación abandonar el buque y comuni-

carce con familiares y armadores. Ese mismo día se presentaron en el portalón varios militares con órdenes de llevarse al primer oficial (Mr. Evans) y al primer maquinista, además de a cuatro marineros. Todos fueron conducidos al crucero auxiliar *Mar Negro*, en el cual quedaron retenidos. El día 12 se reincorporarían al *Stangrove*, que ya se encontraba en el puerto de Palma.

No había pasado mucho tiempo desde su captura cuando llegaron instrucciones para conducir al mercante británico hasta Palma de Mallorca, a donde llegó escoltado el 7 de febrero. Ese mismo día acudió el cónsul británico para entrevistarse con el capitán, y también militares españoles con la misión de detener al tripulante de nacionalidad española. La prohibición de comunicarse con familiares y armadores se mantenía, con el disgusto del capitán Richards. Al día siguiente se practicó el reconocimiento oficial, al que asistieron el comandante del destructor británico HMS *Hotspur* (H01), capitán de fragata H. F. H. Lyman, el teniente de navío J. N. Bathurst y, como representante de la Autoridad Naval de Palma, el comandante auditor Fernando Escardó Peina-dor. También se presentó de nuevo el cónsul británico, que se hizo cargo de la documentación del buque. En la conversación que mantuvieron cónsul y comandante con el capitán Richards, el primer oficial y el primer maquinista, los tres tripulantes denunciaron que se trataba de una captura ilegal, puesto que el *Stangrove* navegaba en el momento de su apresamiento por aguas internacionales, a unas cinco o seis millas de la costa española. Este importante detalle sirvió de base para que el día 13 de febrero el Gobierno británico, a través del Foreign Office, presentara una nota de protesta ante el general Franco, en la cual solicitaba «the immediate release of both vessel and crew and the restoration of the crew, including the observation officer, to their ship».

Enseguida entró en acción el Tribunal de Presas de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo. En un tiempo mínimo resolvió sobre el expediente instruido por el apresamiento del *Stangrove*. La resolución, de fecha 15 de febrero, recogía: «El Tribunal declara que sin perjuicio ni prescripción de las posibles responsabilidades que pudieran exigirse en procedimiento judicial a la tripulación del buque *Stangrove*, debe a este considerarse como buena presa, por lo que acordamos la confiscación del barco y cargamento conducido». Un punto fundamental del procedimiento tenía que ver con el lugar de la captura. En ese sentido, la misma resolución detallaba: «este barco fue apresado según manifestación del Oficial Jefe de la dotación de Presas, por el cañonero *Dato* frente a Cabo Creus en aguas jurisdiccionales españolas».

El *Stangrove* se hunde en Palma de Mallorca

Desde su llegada a Palma, el *Stangrove* mantuvo presión de vapor hasta el día 18 en que, a la vista del escaso combustible disponible en sus carboneras

(28 toneladas), el capitán decidió apagar los fuegos de su caldera. Para el día 23 de febrero se esperaba un violento temporal del SW en la bahía de Palma. Las autoridades ordenaron la salida de algunos buques hacia Pollensa, mientras otros permanecerían amarrados en el muelle en condiciones de seguridad. Sin embargo, al vapor británico, que estaba fondeado con un ancla, solo se le indicó a media tarde levantar presión y estar preparado, aunque sin permiso para abandonar el puerto. El capitán Richards fue avisado del empeoramiento del tiempo por su primer oficial, el oficial del Comité de No Intervención De Graaf y el oficial de la Falange Naval Rafael Forteza, y a las siete de la tarde empezaron a levantar presión mientras decidía si fondeaba la segunda ancla. A las nueve de la noche, la acción del viento y de la mar ocasionó que el *Stangrove* garreara y se fuera contra el arranque del rompeolas del puerto de Palma, quedando empotrado en las piedras. La tripulación fue rescatada, pero el capitán rehusó abandonar su barco. Por la noche, el temporal amainó y eso permitió a los equipos de rescate acercarse hasta el maltrecho buque, encontrando al capitán muerto en su camarote. Tras practicarle la autopsia, el informe oficial recogía como causa de la muerte «conmoción cerebral».

El Ministerio de Asuntos Exteriores español no había dejado de trabajar sobre el caso del apresamiento del *Stangrove*. Un informe de Luis Rojas, jefe del Servicio Nacional de Política y Tratados, de fecha 19 de febrero, indicaba: «Llevando la cuestión a un terreno exclusivamente práctico, en opinión del que suscribe procedería, dada la aproximación de Inglaterra a nuestra Causa en estos momentos, liberar la embarcación, no sin antes hacer saber en una Nota en que se recogiesen todos los argumentos señalando la razón que existía al Gobierno Nacional para proceder como lo hizo a la detención de la nave, indicando que solo se accedía a dejarla en libertad como nueva prueba de deferencia del Gobierno Nacional al de S. M. Británica que se había interesado por el caso». El consejo fue aceptado oficialmente y así se lo transmitió el ministro Jordana al general Franco.

Finalmente, y por una orden de la superioridad de 25 de febrero, el Servicio Nacional de Comunicaciones Marítimas ejecutó la orden de devolución del pequeño vapor a Gran Bretaña, indicando que, a consecuencia de un accidente, «el buque se considera totalmente perdido; a pesar de ello se intentará salvarlo». Un informe de la aseguradora Lloyd's de fecha 21 de febrero ya consideraba perdido al *Stangrove*, por lo que había abonado la cantidad de 3.000 libras esterlinas a sus dueños, haciéndose cargo del buque la compañía aseguradora, que lo puso a la venta. Marzo fue un mes de intensas actuaciones diplomáticas con el *Stangrove* de por medio. Incluso el Parlamento británico fue testigo de numerosas interpellaciones y preguntas acerca del pequeño carguero y, en especial, sobre el triste final de su capitán.

Una nueva oportunidad

A principios de 1941, los restos del mercante británico fueron vendidos, decidiendo su nuevo propietario renombrarlo *Castilla del Oro*, con bandera de Panamá. El estado del buque le obligó a contratar a una compañía de salvamento, que conseguiría ponerlo a flote el 25 de marzo de ese año. Una orden del Ministerio de Industria y Comercio, de fecha 6 de junio de 1941, concedía la nacionalidad española al vapor panameño *Castilla del Oro*, propiedad de Francisco Recasens y Mercader. Se le concedió el distintivo EAEL y fueron modificados sus registros bruto y neto, que aumentaban hasta 521 y 220 toneladas respectivamente. La misma disposición añadía que «se le autorizaba para adquirir por compra de dicho buque, aunque limitaba su utilización, sin que pueda practicar el mismo la navegación de cabotaje». Su nuevo propietario lo adquirió al diplomático uruguayo Benjamín Fernández y Medina (exministro de Uruguay y plenipotenciario en España) quien, a su vez, lo había comprado a Eugenio Presutto Bremberg, de acuerdo con una escritura de fecha 14 de abril de 1940 y autorizada por el cónsul de Panamá en Barcelona. El abanderamiento del *Castilla del Oro* no quedó exento de polémica por las dudas del presidente de la Comisión Liquidadora CAMPSA-Gentibus, según se desprende del contenido del oficio que dirigió al director general de Comunicaciones Marítimas en el mes de octubre de 1941, el cual recogía: «Recientemente ha aparecido una Orden del Ministerio de Industria y Comercio sobre abanderamiento provisional del mencionado buque, a favor de un particular, ruego a V. I. nos participe los antecedentes y curso de este expediente de abanderamiento, y si es posible que se suspenda este procedimiento hasta tanto no queden suficientemente dilucidados los eventuales derechos del Estado Español a la propiedad del buque en cuestión». Al final, todo se pudo aclarar y el *Castilla del Oro* quedó liberado de posibles reclamaciones.

Tras su reflotamiento se le realizaron en Palma reparaciones provisionales para que pudiese aguantar el trayecto hasta Barcelona. En los talleres Nuevo Vulcano estuvo reparando las planchas de la obra viva dañadas y se le hizo un recorrido general de todas sus instalaciones. Entretanto, el *Castilla del Oro* fue adquirido por la Naviera Hijos de M. Condeminas, S.A. Su entrega era tan inminente que en la edición del día 20 de agosto de *La Vanguardia* se publicaba el siguiente anuncio: «Para Lisboa saldrá el día 20 el vapor *Castilla del Oro* (sic). Hijos de M. Condeminas». Sin embargo, hasta el 3 de septiembre de 1941 no estuvo preparado para hacer las pruebas de mar, las cuales consistieron en ejecutar varios recorridos por la rada del puerto de Barcelona, todos con resultado satisfactorio. El 2 de octubre de 1941 inició su primer viaje comercial bajo el control de la familia Condeminas y de sus colores amarillo y azul.

A primeros de 1942 cambió de propietario, pasando a formar parte de la flota de Francisco Condeminas Mascaró y José María Condeminas Oliveras

(Naviera Condeminas). El 25 de abril de 1942 se le expidió la Patente de Navegación, con el número 72-1942, quedando inscrito en el Folio 526 de la Lista 1.^a. En los años de la posguerra española y en plena Segunda Guerra Mundial, casi cincuenta años de agitada vida para un barco era una buena excusa para no desprenderse de él y emplear tiempo y dinero en reparaciones que pudieran alargar su vida. Eso fue lo que decidieron sus propietarios al enviarle en 1943 al astillero de Euskalduna, en Bilbao. El importe de la transformación ascendió a 2.250.000 pesetas, que fueron empleadas en obras de modernización, reforzamiento del casco y aumento de capacidad. El 16 de diciembre de 1943, la Sociedad de Clasificación Lloyd's Register of Shipping certificaba la clase del *Castilla del Oro*: +100^a1 +LMC. Con

esa misma fecha, sus propietarios solicitaron a la Subsecretaría de la Marina Mercante el cambio de la Lista 1.^a por la 2.^a, además de su autorización para practicar navegación de cabotaje, de acuerdo con el Decreto de 26 de mayo de 1943, que aprobaba el texto refundido de las Leyes de Protección a la Construcción Naval. La justificación se encontraba en su artículo 5: «Podrán excusarse... las obligaciones que imponen los tres artículos precedentes... en cualquiera de los casos siguientes: d) Cuando en el buque adquirido del extranjero, teniendo menos de diez años de vida, se efectúen en España obras de reconstrucción o modificación que no puedan ser consideradas como entretenimiento normal y cuyo importe no ha de ser inferior a las dos terceras partes del valor del buque una vez reconstruido o modificado». Al terminar el año 1943, el *Castilla del Oro*, de 521 TRB, compartía naviera con otro costero de 567 TRB llamado *La Guardia*.

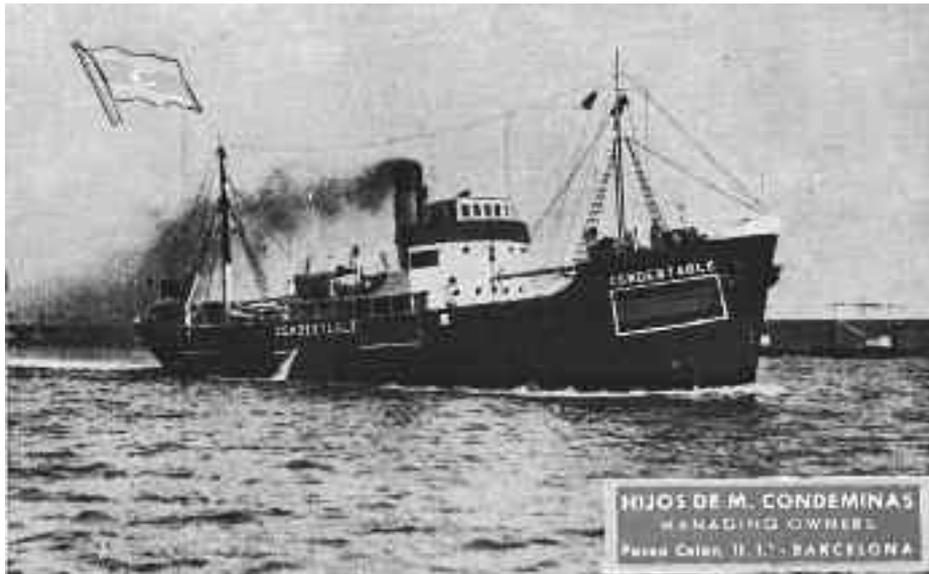


Patente de Navegación del *Castilla del Oro*.
(Dirección General de la Marina Mercante).

El viejo vapor cambia de nombre

Durante 1944 se produjeron algunos cambios que afectaban a la imagen de la naviera Condeminas y, entre otras cosas, suponían el cambio de nombre de sus dos buques. El vapor *La Guardia* se renombró *Condecorado* y nuestro protagonista recibió el nombre de *Condestable*. Debido a las obras de Bilbao, el registro bruto crecía hasta las 553,39 toneladas y el registro neto pasaba de 220 toneladas hasta 310,10 toneladas, de acuerdo con el Certificado de Arqueo otorgado por el Estado español de fecha 10 de enero. Mediante un Decreto de 14 de febrero de 1944, la Subsecretaría de la Marina Mercante accedió a la solicitud y autorizó el cambio de lista, pasando a ocupar el Folio 376 de la Lista 2.^a de Barcelona, así como a efectuar cabotaje nacional.

Sus primeros años luciendo el nombre de *Condestable* transcurrieron por los puertos españoles del Mediterráneo, principalmente Barcelona, Valencia, Alicante y Málaga, transportando carga general y fruta. En 1946 la Naviera Condeminas lo destinó para atender un servicio regular semanal con Génova, junto a su compañero de flota. El 17 de julio se produjo un hecho destacable, al transportar al puerto italiano 56 cajas, que totalizaban 5.269 kilogramos, conteniendo los donativos españoles para los niños austriacos. En este envío figuraban medicamentos, mantas, sábanas, ropas varias, zapatos y comida, así



Postal publicitaria de la Naviera Condeminas con el *Condestable* visto por estribor.
(Colección Manuel Rodríguez Aguilar).

como otros bienes de primera necesidad que intentarían paliar el grave desabastecimiento que sufría Austria en ese momento. El *Condestable* cambió de miras hacia el sur, al destinarle su naviera en 1948 a la línea regular Barcelona-Tánger-Casablanca, con escalas intermedias en puertos de la Península. La reestructuración se debió a la compra ese mismo año de dos pequeños, pero modernos, buques —*Condesito* y *Condesado*—, que ocuparon su lugar en la línea a Génova.

Las averías en la máquina se repetirían con alarmante frecuencia, decidiendo sus propietarios que era el momento de desprenderse de sus servicios. En uno de los capítulos del libro *La Marina Cántabra* (volumen III), su autor, Rafael González Echegaray, trata la creación en el año 1944 de la Naviera Sotileza, S. A., «domiciliada en Barcelona, pero montañesa hasta el nombre». En 1954, Francisco Condeminas Mascaró y José María Condeminas Oliveras (Naviera Condeminas) vendieron el *Condestable* a la Naviera Sotileza, S. A., por un importe de 2.300.000 pesetas, de acuerdo con la escritura de 8 de mayo de ese año otorgada ante el notario de Barcelona Pablo de Torres Reche, con el número 759 de su protocolo. Con efectos del 28 de diciembre de ese año, el *Condestable* se convirtió en *Mechelín*, repitiendo el nombre que un costero perteneciente a Eduardo López-Dóriga luciera en los últimos años del siglo XIX y de otro vapor propiedad de Victoriano López-Dóriga construido por Euskalduna al final de la Primera Guerra Mundial. Rafael González Echegaray definía en su libro al *Mechelín* como «un barco grande recortado, con su conato de proa lanzada y su aspecto de barco antiguo, serio y cabal».

Un año más tarde sus nuevos propietarios decidieron modernizar y mejorar al vapor. Entre otras partes, su ya delicado sistema propulsor, a fin de que pudiera quemar combustible líquido. Para ello se dispuso de un equipo compuesto por un quemador y una bomba, con sus correspondientes accesorios. El montaje se completaba con nuevos tanques de combustible y de agua, tuberías y sistemas auxiliares. La nueva instalación tuvo un coste de 410.699 pesetas, mientras que el importe de las obras de mejora ascendía a 369.629. Una vez efectuada la transformación, en las pruebas de velocidad a media carga conseguía alcanzar los 7,84 nudos, con un consumo de 4,2 toneladas de fuel por singladura. Con la capacidad de 52 toneladas de los tanques de combustible conseguía una autonomía de 2.000 millas.

Bajo la dirección de su nueva naviera, el *Mechelín* comenzó a realizar tráfico de cabotaje por los puertos del Cantábrico transportando carbón. A primeros de 1956 efectuó reparaciones en el astillero gijonés de Francisco Oreja con un coste de 180.637 pesetas. Ese mismo año sucedió un incidente reseñable por culpa de una nueva avería en la máquina, que le obligó en el mes de marzo a tomar remolque del *Bahía de Cádiz*, otro costero de 372 TRB perteneciente a la naviera Astur. Verificó nuevas obras de conservación en abril de 1957 en los astilleros del Cantábrico y Riera (795.923 pesetas) y en diciembre de 1958 en los de Marítima del Musel (413.653 pesetas). Hasta



Imagen del *Mechelín* en Santander. (Foto: Blánquez).

primeros del año 1961 no se resolvió el expediente de remolque número 382-56 con las indemnizaciones y el precio a recibir por el armador y la tripulación del *Bahía de Cádiz* por la asistencia prestada al *Mechelín*.

La década de los años sesenta transcurrió con repetitiva monotonía. Con Gijón como base, el vapor viajaba hasta Bilbao o Pasajes con carbón, donde cargaba mineral de hierro para su vuelta. En 1970 permaneció varios meses atracado en el Puerto Local de Gijón sin actividad. Nada mejor que atender a la justificación de la Naviera Sotileza para comprender la situación de un veterano buque que llegaba al final de su vida operativa, «Que el referido vapor *Mechelín* está padeciendo una difícil explotación económica que debido a la edad del mismo y vencer su Visita Cuatrienal se precisa hacer una importante reparación que haría más dificultoso su desenvolvimiento económico y encontrándose actualmente amarrado en el puerto de Avilés...». La autorización de desguace era el paso previo para su entrega a los trabajadores del soplete, dando por concluida en el mismo puerto de Avilés en 1971 la extensa historia de un vapor que, a pesar de su pequeño tamaño, dejaría una extensa huella en la Marina Mercante española.

Mi agradecimiento a Juan Luis Coello Lillo, César O'Donnell, Pilar Casado, jefa de sala del Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, Javier Aznar y Silvia Dahl, del Museu Marítim de Barcelona, y Juan Manuel Grijalvo.