

EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SANTANDER

LA MARINA CANTABRA

Desde el Vapor





y a reverdecer tradiciones familiares ya olvidadas, por los caminos de la mar, figuran acaso como más representativas las de D. José Calderón García y D. Manuel Prieto Lavín.

José Calderón García, S. A., era una muy importante empresa local, importadora de géneros ultramarinos, principalmente café y cacao, que arrastraba una brillante historia mercantil desde el siglo XIX cuando empieza en 1860 bajo la denominación social de Fernández y Villegas. Originariamente fueron sus actividades las típicas de comercio en colonias procedentes de nuestras provincias lejanas y con la independencia de las últimas colonias, el signo comercial del negocio devino a la importación de productos alimenticios tropicales. En los años de la primera guerra, la firma, en pleno auge, pone en servicio diversas unidades menores. Eran estas los pesqueros MONÉ, SAN JOSÉ I, SAN JOSÉ II, ALICANTE I y ALICANTE II; los cuatro últimos eran parejas de madera y particularmente los ALICANTE eran barcos interesantes con sus 70 toneladas construidos en 1909 en Marín y que habían pertenecido a los armadores de pesca asturianos Ojeda y Pérez Lloret. Andando el tiempo, pasaron a Labat y finalmente se vendieron a la Pesquera Española de Málaga.

Las unidades de carga fueron el QUIJOTE, el SANTIAGO, y el NANÍN. El SANTIAGO era el antiguo patache YUCA, de 1911, 96 toneladas y 23 metros de eslora, al que se le puso una máquina de vapor en 1917. El NANÍN se construyó en los astilleros de San Martín en 1918; tenía 24 metros de eslora, era de madera, con 147 toneladas de registro y 200 de carga. Este barco se integró en la Sociedad Naviera del Norte, constituida por Calderón y Prieto Lavín, de que vamos a hablar a continuación.

En 1913 D. Manuel Prieto Lavín tiene en servicio un barquito de 159 toneladas de registro llamado MARCELA, primero que hubo de este nombre, que era el de la esposa de D. Manuel. Este barco se vende en 1915 y toma el nombre de ZUMAYA. Anteriormente el MARCELA había sido perseguido enconadamente por las unidades navales aliadas, acusado de suministrar combustible y provisiones a los submarinos alemanes en el Cantábrico; fue ésta sin duda la causa principal que determinó la venta del buque, que pasa a manos de una sociedad de control francesa, aunque conservando el buque el pabellón español. En 1916 aparece de la propiedad de F. Zárate, armador del AIROSO y ANTONIETA, de San Sebastián, y ese mismo año, el 31 de octubre, naufragó a tres millas de Villagarcía y pereciendo toda la dotación menos un tripulante.

En 1916 ponen la quilla a otra nueva unidad que va a llamarse ASUNCIÓN. Este barco se encargó a la Constructora Gijonesa para la Sociedad Naviera del Norte, que era la unión de Prieto Lavín y Calderón García. Era un barco de 245 de registro y 400 de carga; se botó el 2 de agosto de 1917 y se entregó a fines de octubre. Tenía la máquina a popa; 34,85 metros de eslora, 6,51 de manga y 2,62 de puntal y andaba poco, a pesar



de su máquina inglesa, más vieja que él. El 16 de diciembre de ese mismo año, se vendió a la Fábrica de Moreda de Gijón, en 575.000 pesetas. Después ha pasado por sucesivos armadores asturianos (Tartiere, Santa Bárbara, etc.) y en la actualidad, desde 1963, con el nombre de PILES pertenece a la firma Ruiz de Velasco, de Gijón, y continúa navegando, bien conservado y arranchado, por todo el litoral cantábrico.

El NANÍN, del que ya hemos hablado al citar los costeros de Calderón, también pasó a la Sociedad Naviera del Norte. Se había construido en 1918 en los calafates de Abascal en la playuca de San Martín. Tenía casco de patache con proa de violín; 147 toneladas de arqueo, 200 de carga, 24,2 metros de eslora, 7 de manga y 3,23 de puntal. El día 2 de octubre de 1926, en un viaje con carbón de Avilés a Zumaya, se le abrió una vía de agua y tuvo que embarrancar apresuradamente cerca de la ensenada de Santiuste, en la raya divisoria entre Asturias y Santander; la tripulación se salvó, pero el barco se deshizo por completo a los pocos días.

El ROBERTO se construyó en Villaviciosa, después de la guerra, en 1920. Era de madera con 25 metros de eslora, 148 toneladas de arqueo y 130 de carga y andaba muy poco. En 1934 se vendió a Jesús Torrado, de Corme; después pasó a José Buceta, de Coruña, en cuyas manos se perdió el 1 de abril de 1958 cerca de la playa de Laredo, cuando navegaba con un cargamento de azufre de Bilbao a Santander.

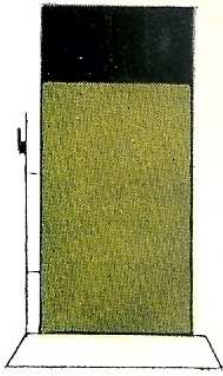
El último barco encargado por Prieto Lavín fue el segundo MARCELA, cuya orden se dio a astilleros vigueses en 1919, botándose el 20 de octubre de ese año y entregándose ya en 1920. Se vendió y se matriculó en el propio Vigo, y en 1931, haciendo un viaje de Bilbao a Coruña con cemento, se le presentó una vía de agua el día 24 de enero y se fue a pique frente a la isla Gavierra.

Este es el esquema histórico de la actividad marítima de estas dos casas comerciales de antiguas familias santanderinas. Los barcos de Prieto Lavín llevaron chimenea negra con zuncho rojo y sobre él, cruz blanca de brazos iguales.

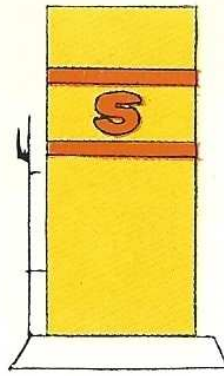
\* \* \*

En la pequeña gran familia del cabotaje, hay una firma cuya existencia discurre a partir del final de la segunda guerra mundial, pero por dedicarse casi exclusivamente—además de las consignaciones—a esta rama especial del tráfico, debe ser incluida en esta parte del relato. Su gerente es D. Ramón Moreno. En los últimos veinte años ha dispuesto en propiedad o en participación con gerencia, de hasta seis unidades cuyos nombres

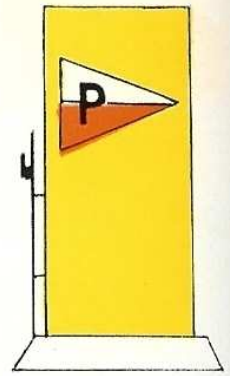




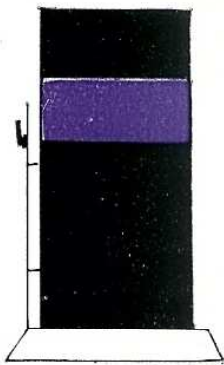
1961 Naviera Forestal Africana



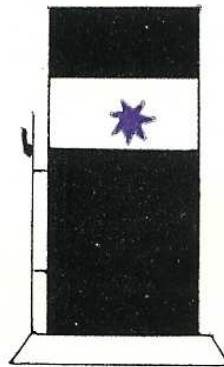
1948 SNIACE



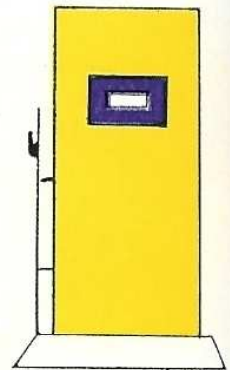
1958 Pombo R. Robledo



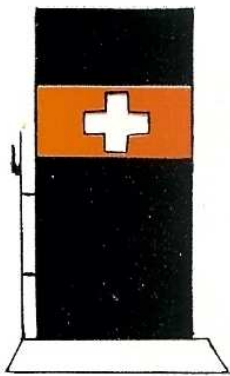
1928 F. Aguado



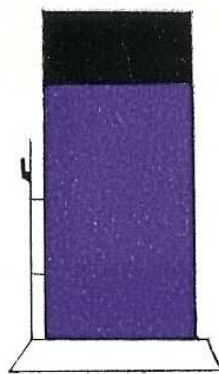
1905 Fernando Pereda Palacio



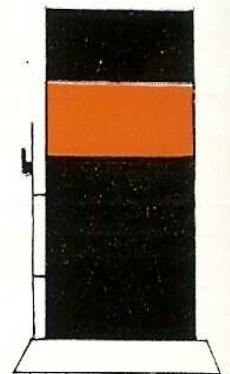
1947 Fernando Pereda Aparicio



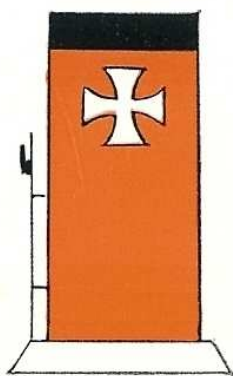
1917 Prieto Lavín



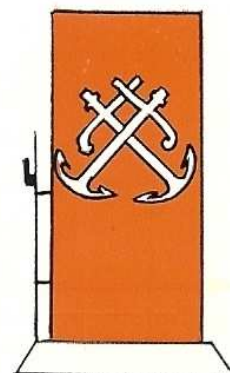
1959 E. Martín



1955 Naviera Sotileza



1965 Naviera Morey



1866 Antinógenes Menéndez