

MARUJA Y AURORA, UN VIEJO VAPOR CON MUCHA HISTORIA

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero industrial

María Luisa MEDINA ARNAIZ
Estudios comerciales

Hay unos pocos barcos que hacen historia, otros que tienen historia, y algunos que tienen «historias». Sin embargo, son escasos los que pueden encuadrarse simultáneamente en los tres aspectos. Este trabajo está centrado en el SS (1) *River Clyde*, un viejo *tramp* (2) que cumple los tres puntos expuestos anteriormente.

Este buque tuvo una importante participación en la historia naval inglesa. Hizo historia porque fue utilizado por la Royal Navy para el primer asalto a las playas de la península de Gallípoli, en la parte europea de Turquía. Hay que resaltar la importancia de esta acción en la historia naval del Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda, donde todo lo relativo a Gallípoli y al *River Clyde* es calificado como mítico.

Sirviendo en la marina mercante española, durante la Guerra Civil, tuvo interesantes intervenciones en los dos bandos en conflicto, constituyendo lo que encuadramos en el segundo de los aspectos enumerados. Lo de tener «historias» lo dejamos para un poco más adelante en este texto, en el apartado de anécdotas.

En la tabla 1 se resumen los hitos de la vida operativa de este barco.

En la marina mercante inglesa

Comenzó la construcción del barco en el año 1904 y fue botado el jueves 23 de febrero de 1905, todo ello en las instalaciones del astillero Russell & Company situadas en el puerto de Glasgow (Escocia). Su nombre, que mantuvo durante todo el tiempo que estuvo bajo bandera del Reino Unido, rememora un notable río de Escocia en cuyas orillas se sitúan los conocidos puertos de Glasgow y Greenock. Las orillas del Clyde eran, y todavía son, una zona industrial y

(1) SS: *Steam Ship*, «buque de vapor».

(2) *Tramp*, «vagabundo». Denominación utilizada en inglés para identificar a buques de vapor que realizaban servicios de transporte no regulares, buscando fletes y cargas en los puertos adonde arribaban.

Tabla 1. Resumen de la vida operativa del *Maruja* y *Aurora*

Fecha	Acontecimiento
23 febrero 1905	Es botado en Glasgow con el nombre de <i>River Clyde</i> .
1905-15	River Clyde SS Co. Ltd. (Ormond, Cook & Co), Glasgow.
1915	Adquirido por Sefton SS Co. Ltd. (H.E Moss & Co), Glasgow.
1915	El <i>River Clyde</i> es incautado o adquirido por el almirantazgo británico que lo utiliza como carbonero, en el Mediterráneo, en apoyo a los buques de la Royal Navy.
25 abril 1915	Asalto a la playa de Sedd-el-Bahr en Gallípoli. Embarrancamiento del <i>River Clyde</i> .
9 enero 1916	Reembarco de las tropas y abandono del <i>River Clyde</i> , encallado en la costa.
1919	Desembarrancado de la playa y remolcado a Malta para ser reparado.
1919-1921 (¿?)	Adquirido por <i>Lloyd Mediterráneo, Società Italiana di Navigazione</i> .
	(Génova, Italia).
1921	Adquirido por Arturo Pardo Gil (Santander). Rebautizado <i>Ángela</i> .
20 marzo 1929	Adquirido por Gumersindo Junquera Blanco (Gijón).
1931	Rebautizado <i>Maruja</i> y <i>Aurora</i> .
10 octubre 1936	Incautado por el gobierno de la República.
27 agosto 1937	Apresado al entrar en la bahía de Santander.
21 octubre 1937	Captura los vapores <i>J. Bustamante</i> y <i>Margarita</i> frente a Gijón.
1937-1939	Utilizado por la Armada como transporte, auxiliar y buque base de la
	Comisión de la Armada para Salvamento de Buques.
1939-1965	Utilización por su armador como buque mercante.
1965	Comienzo de la suscripción pública en el Reino Unido para la adquisición
	del barco.
15 marzo 1966	Desguace del <i>Maruja</i> y <i>Aurora</i> en San Juan de Nieva, en la ría de Avilés.

portuaria de notable importancia en Escocia y en todo el Reino Unido, con una importante dedicación a la construcción naval que aún se mantiene.

En lo relativo a la propulsión disponía de una máquina de vapor alternativa de triple expansión, con tres cilindros. El cilindro de alta presión (HP) (3) tenía un diámetro de 64,96 cm, y los intermedios (IP) y de baja presión (LP), de 104,14 cm y 170,18 cm, respectivamente. La carrera de los cilindros (Stroke) era de 121,92 cm. Esta máquina daba una potencia de 1.400 caballos de vapor, movía una sola hélice y permitía que el barco alcanzase una velocidad de 9/10 nudos. Fue construida por J.G Kincaid & Co en Greenock —todo quedaba en casa—, y por supuesto, por la época en que fue construida, utilizaba el carbón como combustible.

Respecto a su tipología, se trataba de un buque de carga del tipo habitual en aquella época, con castillo de proa, alcázar en popa, puente y máquina situados en el centro de la eslora y cuatro bodegas. De estas últimas, las dos

(3) Conste mi agradecimiento al capitán de navío Manuel Ángel Martínez Prieto y a sus amigos *maquinistas* por la interpretación de estos datos, escritos originalmente con siglas inglesas. HP: High Pressure, IP: Intermediate Pressure, LP: Low Pressure.

Tabla 2. **Características técnicas del *Maruja y Aurora (River Clyde)***

Astillero	Russell & Company (Puerto de Glasgow)
Número de construcción	537
Registro bruto	3.913 GRT
Tonelaje máximo	6.400 toneladas
Eslora	105,1 m (109,2 m según otras fuentes)
Manga	15,2 m
Calado	5,5 m
Puntal	7,9 m
Máquina	J.G Kincaid & Co (Greenock)
Tipo	Máquina de vapor alternativa de triple expansión
Características de la máquina (3)	Cilindro de alta (HP): 64,96 cm de diámetro Cilindro intermedio (IP): 104,14 cm de diámetro Cilindro de baja (LP): 170,18 cm de diámetro Carrera de los cilindros (Stroke): 121,92 cm
Potencia	1.400 CV
Hélices	Una de tres palas
Velocidad	9/10 nudos
Distintivo llamada	EAAU
N.º IMO	1121217 (En su última época)

situadas a proa contaban con entrepuente. El conjunto de características técnicas del *River Clyde* se ha resumido en la tabla 2.

El barco fue construido para la River Clyde Co. Ltd. (Ormond, Cook & Co), con sede en Glasgow. En 1911 la gestión del buque fue asumida directamente por la Ormond, Cook & Ferguson Co. Ltd. En 1915 fue vendido a la Sefton SS Co Ltd (H. E. Moss & Co.), con sedes en Glasgow y Londres. Durante estos años el *River Clyde* estuvo dedicado fundamentalmente al transporte de carbón entre puertos ingleses, funcionando en la modalidad de carguero *tramp*.

Con el Almirantazgo británico en Gallípoli

En 1915, segundo año de la primera guerra mundial, ante el estancamiento de los frentes en el occidente de Europa, y para aliviar la presión en la guerra de trincheras que se había establecido en las líneas de combate en Francia, se planteó la posibilidad de abrir otro frente que obligara a los imperios centrales a desviar fuerzas.

Hay que añadir el peligro que implicaba la escuadra alemana del Mediterráneo, que se había refugiado en los Dardanelos y, teóricamente, había sido vendida a los turcos, aunque mantenía sus dotaciones alemanas. Eran el crucero de combate *Goeben*, armado con ocho cañones de 280 mm y otros doce de 150 mm, y el crucero ligero *Breslau*, con 12 cañones de 105 mm, que conjuntamente con las fuerzas turcas podían producir situaciones peligrosas en la cuenca este del Mediterráneo.

Así se planteó que una flota combinada inglesa y francesa, con algunos buques añadidos de terceros países, forzase el paso del estrecho de los Dardanelos para situarse frente a Constantinopla, la actual Estambul y en ese momento capital de Turquía, y mediante bombardeos lograr la rendición del imperio turco. De esa forma, además, se podía obtener una mejora en la situación de las fuerzas rusas en su enfrentamiento con los turcos en los frentes asiáticos.

Sobre la base de la escuadra inglesa, estacionada ante los Dardanelos para evitar la salida de los buques ex-alemanes, se organizó una escuadra formada por buques ingleses, franceses y con una pequeña representación de buques de otros países.

El primer ataque fue llevado a cabo el 15 de febrero de 1915 y sus actores fueron un conjunto de acorazados *pre-dreadnought* ingleses y franceses con el apoyo de varios acorazados de diseño más moderno pertenecientes a la Royal Navy. Se silenciaron las primeras líneas de fuertes y baterías turcas, y la flota no sufrió daños de importancia, pero se vio obligada a retirarse para continuar el ataque otro día. La artillería de costa turca se había quedado sin munición, pero no había sido destruida.

Tras una serie de acciones de unidades menores, el 18 de marzo de 1915 tuvo lugar un segundo ataque que silenció de nuevo los fuertes bombardeados anteriormente y otros no atacados hasta el momento, pero supuso una derrota para la flota anglofrancesa. Las minas fondeadas por los turcos en las noches anteriores al ataque provocaron la pérdida de los acorazados ingleses HMS *Ocean* e HMS *Irresistible*, así como del francés *Bouvet*. También resultaron dañados el inglés HMS *Inflexible*, que pudo ser reparado posteriormente, y el francés *Gaulois*, que en cambio no pudo volver a estar listo para el combate.

Para poder valorar adecuadamente los resultados del combate del 18 de marzo es interesante revisar las características más relevantes de los acorazados hundidos o dañados. El HMS *Irresistible* era un *pre-dreadnought* perteneciente a la clase Formidable, construido en 1898, con 15.000 toneladas de desplazamiento y armado con cuatro cañones de 305 mm y doce de 152,4. El HMS *Ocean* también era un *pre-dreadnought* de la clase Canopus, construido en 1898, que desplazaba 13.150 toneladas y estaba armado con cuatro cañones de 305 mm y doce de 152,4. El HMS *Inflexible* era un *dreadnought* de la clase Invencible construido en 1907, con un desplazamiento de 17.250 toneladas y armado con ocho piezas de 305 mm y dieciséis de 101,6 mm. Respecto a los dos buques franceses hundidos, ambos eran *pre-dreadnoughts*. El *Bouvet* era único en su clase. Había sido construido en 1896, con un desplazamiento de 12.205 toneladas y estaba armado con dos cañones de 305 mm, dos de 274 y dieciocho de 138. Por su parte, el *Gaulois* se botó en 1896, pertenecía a la clase Charlemagne, desplazaba 11.100 toneladas y su armamento artillero lo componían cuatro cañones de 305mm y diez de 164.

Ante la magnitud de los daños sufridos —tres acorazados hundidos y dos gravemente dañados—, se consideró que el ataque puramente naval había

fracasado y que la acción de los acorazados debía combinarse con una intervención del ejército dirigida a atacar simultáneamente las baterías por tierra. En consecuencia se decidió llevar a cabo un desembarco en la zona del cabo Helles, punta inferior de la península de Gallípoli, en la parte europea de Turquía.

El problema con que se encontraba la Royal Navy era cómo concentrar en poco tiempo un número importante de tropas en un punto de la costa. En esa época los desembarcos se realizaban utilizando embarcaciones menores y auxiliares no específicamente diseñadas para operaciones anfibias. Ante esta situación, un oficial de la Royal Navy, el commander (4) Edward Unwin, propuso modificar un buque de transporte para facilitar el desembarco. Por otra parte, se consideraba que si el barco no parecía una unidad naval podría engañarse a los defensores turcos, que lo tomarían por un mercante con problemas.

El barco elegido para esta acción fue el *River Clyde*, y para facilitar el desembarco el diseño de Unwin incluía la construcción de portas en las planchas de la zona de las dos bodegas de proa, en ambas bandas, por las que se accedía a unas pasarelas exteriores, colgadas con cabos por ambos costados, que conducían hacia la proa (5). Allí estaba previsto que se colocaran por delante dos gabarras, que en el viaje debía remolcar el buque en sus costados, sobre las que se situarían planchadas para facilitar el paso hasta la costa. Para proteger el buque se instalaron planchas metálicas y parapetos de sacos de arena en aquellas partes que se consideraron más sensibles. También se emplazaron en el puente y en la proa ocho ametralladoras (6), pertenecientes al Real Servicio Aéreo de la Marina (*Royal Naval Air Service*), para cubrir el desembarco de las tropas. Como medida de camuflaje, se comenzó a pintar el casco del buque de color arena, aunque en el momento del desembarco esta labor no había sido terminada. Las transformaciones se llevaron a cabo en instalaciones de circunstancias, que hacían las veces de base naval, en islas griegas próximas al estrecho de los Dardanelos.

El desembarco estaba planteado en cinco playas, denominadas con las letras S, V, W, X e Y, que debían ser atacadas simultáneamente. El *River Clyde* estaba destinado a transportar la fuerza principal, encargada de ocupar la playa V.

Hay que aclarar que, en la época del desembarco en Gallípoli el Almirantazgo británico ya había comenzado la construcción de embarcaciones de desembarco, las X Lighters y K Lighters (7). No se utilizaron en los primeros

(4) Capitán de fragata.

(5) El sistema es similar al implantado en los buques de desembarco tipo LSI, construidos por EE.UU. en la segunda guerra mundial.

(6) Según otras fuentes, las ametralladoras instaladas fueron once.

(7) Veintiséis o veintiocho de estas embarcaciones fueron adquiridas por la Armada española y utilizadas el 8 de septiembre de 1925 en el desembarco de Alhucemas, en la costa de la parte occidental del Protectorado Español de Marruecos. Fueron conocidas en la Armada como Barcasas K y se denominaron con esa letra seguida de uno o dos números.

desembarcos de la campaña de Gallípoli. Winston Churchill, en esa época primer lord del Almirantazgo, las reservaba para un desembarco en Flandes, tras las líneas alemanas, y no quería que se hiciera pública su existencia. En acciones posteriores en la zona, una vez descartada una operación anfibia en Europa, sí fueron utilizadas.

A las 01:00 del 25 de abril de 1915 el *River Clyde* abandonó su fondeadero en la isla de Tenedos (Grecia) y a poca velocidad se fue acercando a su objetivo. Según lo previsto, a las 05:00 comenzó el oportuno bombardeo sobre las defensas turcas de la playa V, que fue llevado a cabo por los acorazados pre-*dreadnoughts* HMS *Albion*, HMS *Cornwallis* y HMS *Lord Nelson*, así como por el crucero ligero HMS *Dublin*.

Además de su dotación y de los sirvientes de las ametralladoras, el *River Clyde* transportaba unos 2.100 soldados, cada uno de los cuales portaba dos centenares de cartuchos y raciones de campaña para tres días, además de abrigo y capa de agua en un paquete.

Las unidades militares que transportaba el *River Clyde* para el asalto, y su disposición dentro de él, fueron las siguientes:

— Bodega 1:

Compañías X, Y y Z del regimiento de infantería Royal Munster Fusiliers. (Cubierta superior).

Compañía W del regimiento de infantería Royal Munster Fusiliers. (Cubierta inferior).

Una compañía del regimiento de infantería Royal Dublin Fusiliers. (Cubierta inferior).

— Bodega 2:

Dos compañías del regimiento de Hampshire.

Una compañía del regimiento de ingenieros del West Riding Field Engineers.

— Bodegas 3 y 4:

Dos destacamentos de camilleros (*Field Ambulance*).

Una sección del Batallón Anson, de la Real División Naval.

Una sección de señales.

Bajo el mando del commander Unwin, el *River Clyde* se dirigió hacia la costa con las tropas en las bodegas. La posición de la zona de desembarco obligó al buque a avanzar con el sol de frente. Este hecho, unido al fuego defensivo de los turcos y al humo producido por el bombardeo naval, no facilitó la tarea de localizar con exactitud la zona prevista para el desembarco. A las 06:25 el barco tocó fondo en la costa de Gallípoli, justo debajo de los restos de la fortaleza de Sedd-el-Bahr, que había sufrido el bombardeo inglés.

Finalizado el bombardeo naval, las tropas turcas salieron de sus refugios, ocupando sus trincheras y preparándose para hacer frente al desembarco. Se confiaba en la sorpresa, sin embargo, el plan falló y el *River Clyde* cayó bajo el fuego de los defensores turcos.

La colocación de las gabarras entre la proa del *River Clyde* y tierra estaba previsto que se pudiera llevar a cabo por la inercia. Al encallar el buque, la dotación debía dirigir las chalanas hacia adelante, colocarlas en posición, amarrarlas e instalar las pasarelas por encima, de manera que las tropas pudieran pasar sobre ellas hacia tierra y, desde allí, organizarse y llevar a cabo el ataque.

Esa era la teoría, pero la realidad fue distinta. Toda la maniobra con las gabarras y pasarelas se realizó bajo un infierno de proyectiles por parte de la defensa turca. Cuando las tropas empezaron a dirigirse a tierra, el fuego de los defensores turcos se incrementó abatiendo, heridos o muertos, a un elevado número de soldados. Una de las gabarras se partió y se hundió, hubo soldados que saltaron al agua con el propósito de alcanzar la costa, pero el peso de sus equipos provocó que muchos se ahogaran. Las tropas del *River Clyde* intentaron por tres veces el asalto a la playa con ataques sucesivos de las compañías de los Munsters, los Royal Dublins y el regimiento Hampshire. Todas las acometidas terminaron en costosos fracasos y, bajo la protección del barco, de momento, se abandonaron los intentos de llevar más tropas a tierra. Mientras tanto, la dotación del *River Clyde* mantuvo un esfuerzo constante para preservar las pasarelas desde el barco hasta la playa y recuperar a los heridos. Estas acciones fueron recompensadas con seis cruces Victoria para la dotación.

Durante la mayor parte del día, el *River Clyde* sufrió un fuerte ataque por parte de los defensores turcos. Alrededor de mil soldados se encontraban aún a bordo. A las 01:00 del 26 de abril, las tropas, amparadas en la oscuridad, realizaron un último asalto que les permitió llegar a la costa y establecer la cabeza de playa. La carnicería en la playa V fue espantosa. Todo el día las aguas se mantuvieron rojas por la sangre, con soldados heridos y muertos en la orilla.

Cuando el buque se clavó en la playa, Edward Unwin y la dotación del *River Clyde* casi habían terminado su intervención. Como había quedado una zona de paso imposible para las tropas, por encima de las gabarras, Unwin y sus hombres trabajaron duramente en el agua para establecer el paso hasta la playa. Posteriormente la dotación del *River Clyde* dedicó sus esfuerzos a resguardar a los soldados de las unidades de asalto que habían resultado heridos. Todas estas tareas se realizaron bajo el fuego de las tropas turcas y fueron el motivo claro de la concesión de las cinco cruces Victoria, otorgadas a los miembros de la dotación del buque carbonero.

Al final, la cabeza de playa quedó estabilizada con una pequeña zona en los alrededores de Sedd-el-Bahr en manos de las tropas inglesas. No es éste el lugar para relatar los hechos de la campaña de Gallípoli, solo queremos hacer notar que el *River Clyde* se mantuvo embarrancado de proa en la playa, utilizado como muelle y rompeolas del embarcadero que allí se instaló. El contingente francés desembarcado en aquella zona lo utilizó como base. Los condensadores de su máquina se usaron para destilar agua de mar y en su

casco se instalaron un almacén y un taller. Durante toda la campaña fue un objetivo continuado de la artillería turca instalada en la parte asiática de su territorio (Anatolia), siendo alcanzado en varias ocasiones.

Ante el desastre que supuso la campaña de Gallípoli, se decidió la retirada de las tropas. Esta operación, al contrario de lo acontecido en toda la campaña, se ejecutó de forma brillante: las tropas terminaron su retirada de todas las cabezas de playa la noche del 9 de enero de 1916, y las fuerzas turcas y sus asesores no advirtieron el reembarco hasta la madrugada del día siguiente, cuando ya no quedaban soldados ingleses en la zona. El *River Clyde* quedó allí, embarrancado en la costa y abandonado a su suerte.

Por la acción del 25 de abril de 1915, además de las condecoraciones que se concedieron a los miembros de la fuerza de asalto, se otorgaron cinco cruces Victoria a varios miembros de la dotación del *River Clyde*:

- capitán de fragata Edward Unwin (Royal Naval Reserve)
- guardiamarina George Drewry (Royal Naval Reserve)
- guardiamarina Wilfred Saint Aubyn Malleson (Royal Navy)
- marinero de primera William Charles Williams. Póstuma (Royal Navy)
- marinero George Mckenzie Samson (Royal Naval Reserve).

Una vez terminada la guerra, ya en 1919, la Royal Navy encargó los trabajos para la recuperación del barco que fue reflatado por la Ocean Salvage Co. y llevado hasta la isla de Mudros, donde se le realizaron las reparaciones de emergencia precisas para remolcarlo hasta uno de los diques de Malta, adonde llegó en julio de 1919. Los efectos de la campaña fueron duros sobre el *River Clyde*, la mayor parte de sus superestructuras habían desaparecido y también tenía grandes agujeros en todo el casco, incluida la popa, donde habían estado situadas la parte superior del timón y los mecanismos asociados a él.

¿Un interludio italiano?

Llegados a este momento de la historia surgen dos caminos distintos que nos limitamos a reflejar sin juzgar la veracidad de cada uno de ellos.

Según el primero, todas las reparaciones y puestas a punto fueron realizadas en las instalaciones de Malta. Tras su transformación, el buque fue vendido a Lloyd Mediterráneo, Società Italiana di Navegazione, empresa con sede en Génova (Italia). Nos ha sido imposible obtener información alguna sobre la actividad del buque durante el tiempo que perteneció a esta compañía ni comprobar si cambió su nombre. Lo que sí es cierto es que esta empresa lo mantuvo poco tiempo en su flota, ya que enseguida se deshizo de él vendiéndoselo a un armador español.

No podemos afirmar nada con exactitud sobre el tiempo que el *River Clyde* estuvo en manos italianas. Cabe la posibilidad de que fuera la compañía italiana la que adquiriera el buque en las condiciones en que se encontraba en la costa turca y que se encargara de su salvamento y reparación. Puede servir de

apoyo de esta teoría el que no aparezca indicio alguno de que el buque cambiara de nombre en el tiempo que estuvo en posesión de la empresa italiana. También es factible que, tras adquirir el barco, no acabara la reparación y lo cediera al naviero español Arturo Pardo Gil.

En España. Arturo Pardo Gil

En el segundo de los caminos citados, siguiendo lo escrito por González Echegaray, el *River Clyde* fue adquirido por Arturo Pardo Gil en Malta, en 1920, y remolcado a Palermo, en Sicilia (Italia), para acabar sus obras de reparación y transformación.

En el periódico londinense *The Times* de 20 de enero de 1920 se recoge una noticia sobre una interpelación parlamentaria relativa a la venta del *River Clyde* a una empresa intermediaria llamada Harris & Dixon, que adquirió el buque por cuenta de un armador español. Se consideraba que el precio de venta era inferior a los costes que el buque había acarreado al Reino Unido.

Siguiendo cualquiera de los dos caminos relatados, las obras de reparación fueron realizadas con gran calidad puesto que, no hay que olvidar que era un buque muy castigado en Gallípoli, el barco se pudo mantener en servicio durante casi otros cincuenta años sin que consten grandes problemas en su operación.

En cualquier caso, en 1921 el buque estaba ya operativo en la pequeña flota del naviero de Santander Arturo Pardo Gil. Este empresario comenzó su actividad en 1918, tenía sus oficinas en Santander y llegó a contar con dos cargueros en tráficos *tramp*: el *Ángela*, nuevo nombre asignado al *River Clyde*, y el *Chita*, un pequeño barco de cabotaje desguazado en 1934, momento en que cesó la actividad el empresario.

El *Ángela* fue utilizado en tráficos de cabotaje, gran cabotaje y, ocasionalmente, viajes trasatlánticos. Su primera travesía como *Ángela* se inició el 26 de febrero de 1921, cuando zarpó de Palermo en un viaje en lastre a Estados Unidos. Cargó fosfatos en el puerto de Tampa (Florida) y siguió singladura hasta Nueva York, donde completó la carga con pacas de tabaco que estibó en los entrepuentes. Culminó el viaje en Santander a finales del mes de agosto.

En noviembre de 1921 transportó desde Santander hasta Melilla los elementos constitutivos de unos barracones desmontables para alojar a las tropas españolas empeñadas, en aquella zona del Protectorado de Marruecos, en combates contra los rifeños de Abd-el-Krim. Asimismo efectuó varios viajes a Inglaterra, muy posiblemente transportando carbón.

En los años 1921 a 1923 consta su utilización en el transporte de inmigrantes españoles e italianos a Estados Unidos. Realizó un mínimo de seis viajes entre puertos españoles e italianos hasta el puerto de Nueva York. La información la hemos rastreado en las bases de datos de la Ellis Island Foundation, Inc. Los detalles sobre estos viajes se han incluido en la tabla 3.

La isla de Ellis está situada en la parte inferior de la bahía de Nueva York y en ella estuvieron, entre 1892 y 1954, las instalaciones de inmigración dedica-

das a la acogida de todas aquellas personas que viajaban por mar a EE.UU. con la intención de instalarse en aquel país. En las bases de datos de la Ellis Island Foundation, Inc. se recoge la relación de barcos que allí llegaron y los nombres de los inmigrantes que transportaban.

En 1927 fue fletado por la Compañía Trasatlántica, para la que realizó una serie de viajes entre puertos españoles y de Estados Unidos, complementando la capacidad de carga de los servicios regulares de la compañía. En uno de los viajes sufrió un abordaje con otro buque dentro del puerto de Norfolk sin que parezca que los daños fueran importantes.

También en el año 1927, ante una importante huelga de los mineros de Gales, el gobierno inglés fletó varios buques para importar carbón norteamericano desde el puerto de Newport News, a fin de paliar los efectos del paro sobre la población, la industria y la navegación. Como nota curiosa, reseñemos que uno de los barcos fletados fue el *Ángela* (ex *River Clyde*) que de alguna forma volvía a sus orígenes.

A pesar de haber dedicado bastante tiempo a investigar el historial del buque mientras fue propiedad de Arturo Pardo Gil, no ha sido posible obtener ninguna información complementaria de las ya expuestas. Posiblemente el buque fuera vendido en 1929 como consecuencia de la Gran Depresión.

Tabla 3. Viajes del *Ángela* con emigrantes a EE.UU.

Fecha de arribada	Puertos de origen del viaje
13 de julio de 1921	Barcelona
18 de diciembre de 1922	Huelva
6 de abril de 1923	Génova y Gibraltar
3 de julio de 1923	Palermo, Barcelona, Cádiz y otros
16 de septiembre de 1923	Palermo y Barcelona
19 de diciembre de 1923	Nápoles y Palermo
FUENTE: Bases de datos de la Ellis Island Foundation, Inc.	

En España. Gumersindo Junquera Blanco

El *Ángela* fue vendido el 7 de diciembre de 1928 por la cantidad de 600.000 pesetas al armador gijonés Gumersindo Junquera Blanco. Conservó su nombre y la matrícula de Santander hasta el 19 de marzo de 1929, en que se trasladó a Gijón. En 1931 cambió su nombre por el de *Maruja* y *Aurora*, que conservaría el resto de su vida.

Gumersindo Junquera Blanco comenzó su actividad en el sector del transporte naval a partir de 1918 como consignatario de buques, agente de aduanas y con negocio de estiba, todo ello en las instalaciones portuarias de Gijón. Su negocio estaba centrado en los transportes de mineral, hierro y carbón, segmento que conocía bien por ser ingeniero de minas y haber trabajado en diversas empresas asturianas de ese sector. En 1925 comenzó con el flete de

barcos de otras navieras para llevar a cabo los transportes. En los años 1928 y 1929 el naviero adquirió cinco vapores, todos ellos de construcción inglesa y con un número de años en sus cuadernas muy elevado, tres de ellos estaban próximos a los cuarenta años de vida, y el menos veterano, nuestro conocido *Maruja y Aurora*, frisaba los veinticinco.

En la tabla 4 se incluye la relación de todos los buques que pertenecieron a la naviera Gumersindo Junquera Blanco desde su creación hasta 1970. A la vista de este cuadro se puede afirmar sin temor a error que, en el momento de comenzar la Guerra Civil, el naviero disponía tan solo de dos vapores: el *Maruja y Aurora* que nos ocupa y el *Luis Adaro* (8).

En 1948 la empresa cambió su denominación por la de Gumersindo Junquera Blanco, S.A. En la actualidad continúa su actividad como G. Junquera Marítima, S.L., centrando su actividad sobre todo en los puertos de Gijón-El Musel y Avilés, donde actúa con distintas empresas como consignatarios, almacenistas, estibadores, armadores, fletadores y operadores de buques cargueros, armadores de remolcadores de puerto y altura, suministro de combustibles y operación de una pontona para transportes especiales.

Al comenzar la Guerra Civil, el *Maruja y Aurora* se encontraba amarrado en el puerto de El Musel. El 10 de octubre de 1936 el Gobierno General de Asturias y León, cuya presidencia ocupaba el sindicalista y político socialista Belarmino Tomás, ordenó la incautación de los buques propiedad de los armadores con sede en Asturias. En otro punto de este trabajo se incluye el texto del decreto de incautación, donde se cita al buque que nos ocupa. Hay que

Tabla 4. Buques de la naviera de Gumersindo Junquera Blanco

Buques	Astillero	Ton.	Const.	Adq.	Fecha de baja y causas
<i>Luis Adaro</i>	Richardson, Duck & Company (Stockton on Tees).	3.400 tons dw	1888	1928	Naufragado en el canal del puerto de Pasajes el 2 de febrero de 1946
<i>María Adaro</i>	T. Turnbull & Son (Whitby).	3.650 tons dw	1891	1928	Embarrancado el 22 de septiembre de 1933 el cabo San Adrián (La Coruña). Pérdida total.
<i>María Celina</i>	Joseph L. Thompson & Sons (Sunderland).	3.560 tons dw	1889	1928	Embarrancado el 25 de diciembre de 1931 en el cabo Perros (Almería). Terminado de desguazar 20 de octubre de 1933.
<i>Maruja y Aurora</i>	Rusell & Company (Glasgow).	6.400 tons dw	1905	1929	Desguazado en San Juan de Nieva (Avilés, Asturias) en 1966.
<i>Gumersindo Junquera</i>	Swan Hunter Limited (Newcastle).	5.832 tons dw	1896	1929	Embarrancado y hundido en el Cantábrico el 19 de mayo de 1935.
<i>Simancas</i>	Joseph L. Thompson & Sons (Sunderland).	4.500 tons dw	1892	1943	Comenzado su desguace en El Musel el 27 de octubre de 1967.
<i>El Molinón</i>	Juliana Constructora Gijonesa, S.A. (Gijón).	3.314 tons dw	1966	1966	Naufragó, por corrimiento de la carga, frente al cabo San Vicente (Portugal) el 17 de enero de 1970.

(8) Se encontraba en el puerto de Sevilla el 18 de julio de 1936. Utilizado como transporte por el bando republicano, fue capturado por el crucero *Almirante Cervera* el 9 de septiembre de 1937, a 18 millas del cabo Peñas, cuando transportaba un millar de evacuados. Conducido a Ribadeo, fue posteriormente utilizado como transporte por el bando nacional.

hacer notar que en la naviera Gumersindo Junquera incluye cuatro barcos: *Maruja* y *Aurora*, *Luis Adaro*, *Orueta e Ibrán e Inocencio Figaredo*. Como se puede deducir del análisis de los datos de la tabla de la flota Junquera, los dos vapores citados en último lugar no pertenecían a esa casa armadora. No parece que el Gobierno General de Asturias y León fuera muy cuidadoso con el contenido de sus decretos. Cabe la posibilidad de que en ese momento, aún siendo propiedad de otras navieras, los buques estuvieran fletados por Gumersindo Junquera.

Desde el momento de su incautación, el *Maruja* y *Aurora* fue utilizado como transporte de tropas y buque de carga entre los puertos de la cornisa cantábrica pertenecientes al bando republicano.

El 27 de agosto de 1937 el buque se dirigía de Gijón a Santander transportando a un grupo de guardias de asalto que debía colaborar en la defensa de esa ciudad o, quizá más probablemente, controlar la retirada de la misma. También debía asistir en las labores de transporte de refugiados. Al entrar en ese puerto de madrugada y fondear en la rada, se le aproximó la motora *Caritas*, perteneciente a las flotillas auxiliares de patrulleros y rastreadores de minas de la Marina nacional, la cual le indicó que la ciudad y el puerto hacía ya veintidós horas que habían sido ocupados (9). De inmediato el buque se rindió con las fuerzas que transportaba.

Tras su captura, el buque cambió su bandera y siguió llevando a cabo las mismas tareas que antes, pero a favor del bando nacional y entre puertos bajo su control. Además de su tripulación civil, se nombró un comandante militar, responsabilidad que recayó en el teniente de navío José María Mena y Ruiz del Portal, y se le dotó de una guardia militar formada por ocho infantes de Marina.

El 21 de octubre de 1937 las columnas navarras acometían los últimos ataques sobre Gijón. En la mar, las fuerzas navales del bando nacional apoyaban las acciones en tierra y controlaban los buques que zarpaban con refugiados del puerto.

Simultáneamente, el *Maruja* y *Aurora* había salido casi en lastre del puerto de Santander con destino a Ferrol. Al cruzar frente a la costa de Gijón, pocas horas antes de la rendición de la ciudad, observó cómo huían de aquel puerto varios barcos mercantes. Se dirigió al primero de ellos, que resultó ser el *J. Bustamante*, un pequeño vapor dependiente de la corporación de prácticos de Santander, que con 56 refugiados escapaba del puerto de Gijón, capturándolo e informando de la situación, a las 08:00 horas, mediante un radiograma dirigido al crucero *Almirante Cervera*.

Enseguida se avistó un segundo vapor. Se consideró que se acercaba en actitud hostil y los refugiados del *J. Bustamante* avisaron de que estaba armado con ametralladoras. En previsión de problemas, el *Maruja* y *Aurora* envió un segundo radiograma al crucero *Almirante Cervera* avisando de que todo su armamento estaba formado por ocho fusiles y que podía precisar ayuda.

(9) Santander fue ocupado por las fuerzas del bando nacional a mediodía del 26 de agosto de 1937.

Cuando el crucero llegó a la zona, a las 13:30; encontró al *Maruja* y *Aurora* 38 millas al norte de Llanes. Lo sobrevolaba un hidroavión Dornier que había venido en su ayuda. El segundo vapor ya había sido capturado y con ayuda del *Bustamante* se estaba procediendo al transbordo de los refugiados. Se trataba del costero *Margarita* (10), que huía de Gijón hacia Burdeos con 431 personas, muchas de ellas milicianos que todavía portaban su armamento.

Casi mientras se desarrollaban estos hechos, a primera hora de la tarde del 21 de octubre de 1937, las columnas navarras comenzaron a entrar en Gijón.

Tras la captura, el *Maruja* y *Aurora* transbordó a todos los refugiados y prisioneros, y siguiendo órdenes del comandante del crucero *Almirante Cervera*, capitán de navío Manuel Moréu, el 22 de octubre convoyó al *J. Bustamante* al puerto de Santoña y al *Margarita* hasta Santander.

Cabe la discusión sobre si la actuación del teniente de navío José María Mena

Tabla 5. Capturas del *Maruja* y *Aurora* el 27 de agosto de 1937

Buque	Tipo	Prisioneros
<i>J. Bustamante</i>	Remolcador	56
<i>Margarita</i>	Carguero	431
		Total: 487

y Ruiz del Portal con el *Maruja* y *Aurora* constituye una acción más allá del deber o un incumplimiento de las órdenes que tenía, haciendo correr al buque del que era comandante militar un riesgo innecesario. Por un lado, las flotillas de buques de patrulla de la marina del bando nacional ya vigilaban la costa, para evitar la huida de barcos y embarcaciones con refugiados y milicianos. Hay que considerar que el número de buques de guerra en el bloqueo del puerto de Gijón y de la costa de Asturias era muy bajo. Las tareas de vigilancia se desarrollaban en su mayor parte por pequeñas unidades de origen civil, pesqueros principalmente, armadas y adaptadas para complementar la acción de las unidades regulares de la Armada que habían quedado en el bando nacional. Por otro lado, a tenor de los partes de operaciones no parece que el *Bustamante* y el *Margarita* estuvieran siendo objeto de persecución por las unidades auxiliares citadas. Posiblemente hubieran escapado de su acción. Queda para el lector opinar, aquí sólo se exponen los hechos y cada cual es libre de, sobre ellos, hacer su propia interpretación.

Aparte de estas «acciones navales», el *Maruja* y *Aurora* fue utilizado como transporte entre puertos del norte de España, resultando muy útil su labor mientras las fuerzas del bando nacional no consiguieron la ocupación de todo el territorio asturiano, último reducto republicano en ser integrado en la zona nacional en esa parte de España. Volvemos a encontrar a nuestro buque el 27 de octubre de 1937 en el Cantábrico, transportando tropas hasta Bilbao convoyado por el minador *Vulcano*. Además, de acuerdo con la docu-

(10) *Margarita*: ex-*Anselmi*, ex-*Machrie*, de 510 toneladas. Buque costero con dos bodegas. Pertenecía a la naviera Ángel Álvarez, con sede en Avilés.

mentación examinada, nos consta que durante el período bélico realizó varios viajes entre Gijón y Pasajes. Su labor se centró en el transporte de tropas y cargas.

Según algunas fuentes, el buque fue utilizado como base flotante de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques en los trabajos de salvamento del destructor *Císcar* en el puerto de El Musel. En relación con este punto hay que resaltar que en el libro *Comisión de la Armada para Salvamento de Buques*, editado por el Estado Mayor de la Armada en 1941, que recoge la historia de la comisión, no se cita al *Maruja* y *Aurora* en ningún momento. Posiblemente el uso como buque base fuera ocasional.

Tras la Guerra Civil el buque fue devuelto a sus armadores, que siguieron utilizándolo en tráfico *tramp*. Es habitual encontrarlo en las páginas de las noticias marítimas de los periódicos de las ciudades costeras españolas, transportando todo tipo de cargas.

En esta época la vida del buque parece que fue bastante tranquila; sólo nos consta una actuación reseñable durante la segunda guerra mundial, cuando en 1940 rescató a tres aviadores ingleses cuyo aparato había sido derribado sobre el mar, acción que supuso al barco y a su dotación una distinción del gobierno británico. Juan Carlos Salgado, en su libro *Alas, hélices y botas*, relata que el 16 de agosto de 1943, por incendio de uno de sus motores, tuvo que amarrar frente a Oporto un avión de transporte Halifax. Llevaba a remolque un planeador Horsa que también cayó al mar. Tras ocho horas a flote, cinco de los seis tripulantes del avión y los dos del planeador fueron rescatados por el *Maruja* y *Aurora*, que los desembarcó en Bilbao tres días más tarde. No nos consta si se trata de dos salvamentos distintos, ya que no coinciden casi ninguno de los datos básicos (fecha, número de personas salvadas, el planeador, etc.) o si hay errores en los datos básicos (fecha, número de personas salvadas, el planeador, etc) o si hay errores en los datos del citado en primer lugar, tratándose de la misma acción.

En el tiempo que sirvió en la naviera Junquera, el barco tenía el casco pintado de color negro con las superestructuras en color blanco y la chimenea también negra portando a mitad de la misma una banda blanca con la divisa de la empresa.

Cuando, en 1965, la naviera Junquera tomó la decisión de deshacerse del buque, vendiéndolo para el desguace, en el Reino Unido comenzó una suscripción popular para intentar comprarlo y convertirlo en museo. El precio que se fijó, no muy alto para la época, fue 6.500 libras esterlinas. La idea era fondearlo en el Támesis con una exposición sobre el desembarco en Gallípoli. Hay que considerar que eran fechas próximas al quincuagésimo aniversario de aquella acción militar de la Primera Guerra Mundial. Lamentablemente la respuesta popular no fue suficiente y tampoco existió apoyo por parte de organismos oficiales. Le dificultad real no era obtener el dinero para la compra del buque, fácilmente alcanzable, el problema principal era el coste de la puesta a punto de un barco con más de sesenta años y los gastos de mantenimiento para su conservación.

Ante la falta de respuesta por parte de los ingleses, la Junquera procedió a la venta del buque a la sociedad Desguaces y Salvamentos, S.A., situada en San Juan de Nieva, en la ría de Avilés, que comenzó el despiece del buque el 15 de marzo de 1966.

Dos anécdotas

No podemos terminar este trabajo sin comentar dos anécdotas. En 1936 el buque de pasaje *Lancastria*, de la compañía Cunard, volvía a Inglaterra tras un viaje a los Dardanelos y Gallípoli transportando a antiguos combatientes de aquellas campañas. Se cumplía el vigésimo aniversario del final de los combates en aquella parte del Mediterráneo. A bordo del trasatlántico viajaban numerosos veteranos, entre los que se encontraban Roger Keyes, jefe del estado mayor de la escuadra del mediterráneo en aquellas acciones, y varios altos oficiales del ejército.

Al aproximarse al estrecho de Gibraltar, el capitán del *Lancastria* avisó a los pasajeros de que se les acercaba navegando de vuelta encontrada el vapor español *Maruja y Aurora*. Debió de realizarse algún contacto vía TSH, puesto que los dos buques maniobraron para aproximarse, pasando lentamente uno al lado del otro.

No parece necesario expresar la emoción que pudieron sentir, al ver al viejo carbonero, los pasajeros del *Lancastria*, muchos de ellos veteranos de la acción en la playa V de Gallípoli con el *River Clyde*. Tras saludarse con las banderas, ambos buques siguieron sus rumbos dejando, posiblemente, una fuerte impresión en parte de los pasajeros del *Lancastria*.

La segunda anécdota es un tanto triste. En el Reino Unido existe la creencia de que el *River Clyde* no se encuentra en las aguas del Támesis porque España se negó a venderlo por unas poco claras razones de venganza ultramontana. Se han comentado anteriormente las causas por las que no se adquirió el buque a la naviera Junquera y creemos que no es preciso repetir las. Es lamentable seguir encontrando esta hipótesis en las obras pretendidamente serias de algunos autores ingleses.

El commander Edward Unwin

Edward Unwin nació el 20 de abril de 1864 en Fawley (Inglaterra). A los 16 años comenzó a navegar en los clíperes de la compañía Donald Currie, los famosos *castle*, para posteriormente pasar a otra de las principales navieras inglesas, la P & O (Peninsular and Oriental) ya con buques propulsados a vapor. En conjunto estuvo unos quince años entre las dos compañías.

Se unió a la *Royal Navy* (*Royal Naval Reserve*, RNR, Real Reserva Naval) el 16 de octubre de 1895 recibiendo formación específica en el HMS *Conway*.

Tras su estancia en el buque escuela, se le otorgó la graduación *lieutenant* (11). Sirvió en diversos buques en la costa africana, en la campaña de Benín (1897-1900) y en la segunda parte de la Guerra de los Bóers (1899-1902). En 1903 fue ascendido a *lieutenant commander* (12) y en 1909 se retiró de la Royal Navy con el grado de *commander*. Posiblemente fuera en el periodo entre 1909 y 1914 cuando sirvió en la Marina de Egipto, que nutría sus cuadros de mando con oficiales procedentes del Reino Unido.

Dado que pertenecía a la Royal Naval Reserve, Unwin fue movilizado al comienzo de la guerra, siendo nombrado el 29 julio de 1914 oficial de carbones de la Home Fleet, integrado en el estado mayor del almirante Jellicoe, y embarcado en el acorazado HMS *Iron Duke*. Este puesto, en apariencia meramente administrativo, revestía una gran importancia, puesto que gestionaba los suministros de combustible de todos los buques asignados a la Home Fleet y a él estaban sujetos los depósitos de carbón en los puertos y bases, así como los barcos carboneros para el abastecimiento en los fondeaderos.

En febrero de 1915 el capitán de fragata Unwin asumió el mando del HMS *Hussar* (13). Este buque, un cañonero torpedero perteneciente a la clase Dryad de la Royal Navy, fue utilizado en el Mediterráneo para posteriormente ser asignado a tareas de protección de pescas. En 1907 se convirtió en yate y buque de servicio (*dispacht vessel*) para el almirante de la Royal Navy en el Mediterráneo. Dadas las necesidades de la guerra, y teniendo en cuenta que los cañoneros torpederos eran un tipo de barco ya anticuado, en 1914 fue modificado como dragaminas. El capitán de fragata Edward Unwin tomó el mando del HMS *Hussar* en febrero de 1915, actuando en los combates librados en los Dardanelos. Cuando Unwin asumió el mando del *River Clyde*, para la operación anfibia de Gallípoli, parte de la dotación del cañonero pasó a servir con él en el nuevo buque. Dado que el desembarco ya se ha descrito anteriormente, lo omitimos en esta semblanza.

Tras la acción de Sedd-el-Bahr hay datos que indican que estuvo embarcado, posiblemente como primer oficial, en el crucero protegido HMS *Endymion*, de 7.700 toneladas de desplazamiento, perteneciente a la escuadra que apoyaba las cabezas de playa del cabo Helles.

En el mes de agosto de 1915 los ingleses organizaron un nuevo desembarco, esta vez en la bahía de Suvla, también en Gallípoli, dirigido a aliviar la presión sobre las otras cabezas de playa de la península. Unwin asumió el mando de las embarcaciones de desembarco de los tipos X-Lighter y K-Ligh-

(11) *Lieutenant*: Teniente de navío.

(12) *Lieutenant commander*: Capitán de corbeta.

(13) Botado en 1894 en el arsenal de Devenport, desplazaba 1.040 toneladas, con una eslora de 80 metros. Estaba propulsado por dos máquinas alternativas con cilindros verticales de triple expansión, con dos hélices, que le permitían alcanzar una velocidad algo superior a los 18 nudos. Estaba armado con un cañón de 120 mm y otros de menor calibre, así como con cinco tubos lanzatorpedos de 457mm. Desguazado en 1921.

ter (14), conocidas con el mote de «beetles» (15). En la cabeza de playa de Suvla el commander Unwin ocupó el puesto de *naval transport officer*, gestionando el transporte de suministros y personas. Se mantuvo en él hasta que esa cabeza de puente fue abandonada en diciembre de 1915. Evacuado en la última embarcación que salió de la playa, Unwin tuvo que lanzarse al agua para rescatar a un soldado que había caído por la borda.

En 1916 Edwin Unwin fue nombrado comandante del crucero HMS *Amethyst*, y el 6 de mayo de ese año partió con él desde Gibraltar hacia el sur del Atlántico, asignado al escuadrón naval que patrullaba las aguas de América del Sur ante posibles *raids* de cruceros auxiliares alemanes. Estuvo poco tiempo al mando del buque, puesto que el 23 de noviembre del mismo año cedía el mando estando fondeado en Viçosa Reef, frente a la costa de Brasil. El HMS *Amethyst* (16) era un crucero protegido de tercera clase perteneciente a la clase Topaz de la Royal Navy. Fue el primer buque de cierto tamaño con propulsión mediante turbinas de vapor, que hasta ese momento se habían utilizado como máximo en buques de tamaño destructor. Durante la primera guerra mundial sirvió en el Mediterráneo, los Dardanelos y Gallípoli, para posteriormente pasar, como ya hemos citado, al Atlántico sur.

Como capitán de navío, en enero de 1917, Unwin fue nombrado PNTD (Principal Naval Transport Officer) en Egipto, y en enero de 1919, de la zona este del Mediterráneo, ya con el rango de comodoro (*commodore*). Tras retirarse de la Royal Navy, Unwin falleció en su hogar en Hindhead, a los ochenta y seis años de edad, el 19 de abril de 1950 y está enterrado en el cementerio parroquial de la iglesia de Saint Luke, en Greyshott (Surrey).

Edward Unwin recibió varias recompensas y medallas, algunas de ellas anteriores a la Gran Guerra, pero tras la acción en la playa V de Gallípoli los honores se multiplicaron. Sus principales condecoraciones fueron: CB (Companion, Muy Honorable Orden del Baño), CMG (Companion, Muy Distinguida Orden de St Michael & St George), Medalla de África del Este y del Oeste. Benin 1897 (1887-1900), Medalla de la Reina. Campaña de África del Sur (1899-1902), Cruz Victoria (17), Estrella 1914-1915, Medalla Británica de Guerra (1914-20), Medalla de la Victoria (1914-1919), Caballero de la Legión de Honor (Francia) y Orden del Nilo de 3.^a clase (Egipto).

(14) Volvemos a recordar que algunas de estas embarcaciones fueron utilizadas posteriormente por la Armada en el desembarco de Alhucemas.

(15) *Beetle*: Escarabajo.

(16) Botado en 1904 en la factoría de Elswick Naval Work, desplazaba 3.000 toneladas con una eslora de 110 metros. Lo propulsaban tres turbinas Parsons con tres hélices que le permitían alcanzar una velocidad algo superior a los 22 nudos. Estaba armado con 12 cañones de 101,6mm y dos tubos lanzatorpedos de 457. Desguazado en 1920.

(17) La más prestigiosa recompensa del Reino Unido al valor demostrado frente al enemigo.

Anexo

**DECRETO DE INCAUTACIÓN DE BIENES DE LA ASOCIACIÓN
DE ARMADORES DE ASTURIAS**

Gobierno General de Asturias y León

Departamento Provincial de Marina Mercante y Pesca

Decretada por el Gobierno General de Asturias y León las incautaciones de todos los bienes pertenecientes a la Asociación de Armadores de Asturias, este Departamento de Marina Mercante y Pesca viene a disponer lo siguiente:

Artículo primero.- Se procede por este Departamento a la incautación de los buques que a continuación se relacionan, propiedad de los armadores que también se citan:

Armadores	Buques
Antonio Suardiáz	<i>Cervantes, Melchuca, Capricho, F. Goya, Zuloaga, Don Quijote de la Mancha, Sancho Panza, Mariano Benlliure.</i>
Joaquín Velasco Martín	<i>Mina Carrio, Mina Piquera, Mina Sorriego, Mina Coto.</i>
Sdad. Metal. Duro Felguera	<i>Sama, Llodio, Sotón, Ciaño y Valentín Ruiz Senén.</i>
Gumersindo Junquera	<i>Marija y Aurora, Luis Adaro, Orueta e Ibrán, Inocencio Figaredo.</i>
Ángel Álvarez (S. en C.)	<i>Covadonga, Lolina, Margarita, Porcía.</i>
Naviera Gijonesa	<i>Naranco y San Tirso.</i>
Fábrica Moreda	<i>Asunción.</i>
Amador Varela	<i>Amador.</i>
Fábrica de Mieres	<i>Mont Seny y Mieres.</i>
José Restegui	<i>María Amalia.</i>
Vicente Trelles	<i>Anciola nº 3.</i>
José Patac	<i>Electra.</i>
Nicanor Noval Hevia	<i>Concepción Hevia.</i>
Desiderio Martín	<i>Sebastián Martín.</i>
Antonio T. Vega	<i>San Eduardo y San Antonio.</i>
Viuda de López de Haro	<i>Gaditano y Auxiliar nº 2.</i>
Federico G. Fierro	<i>Monchu y Bodón.</i>
Vasco Asturiana	<i>José Tartiere, Santiago López y Antonio Satrústegui.</i>
Victoriano Fernández	<i>Caruso.</i>
Concepción Alas Pumarino	<i>Luis Caso de los Cobos</i>
David Fernández Flórez	<i>Belarmina.</i>
Sergio Suárez Fernández	<i>Asturias.</i>
José Fernández Suárez	<i>Fortunata.</i>
José Fernández Menéndez	<i>J.F.M.</i>
Antonio Martínez Alea	<i>Marina M.</i>
Gregorio Fernández	<i>Martínez Barrio.</i>

Artículo segundo.- Por el Departamento de Hacienda y con la cooperación de los peritos de este Departamento de Marina y Pesca, se procederá a la valoración de los buques que antes se relacionan.

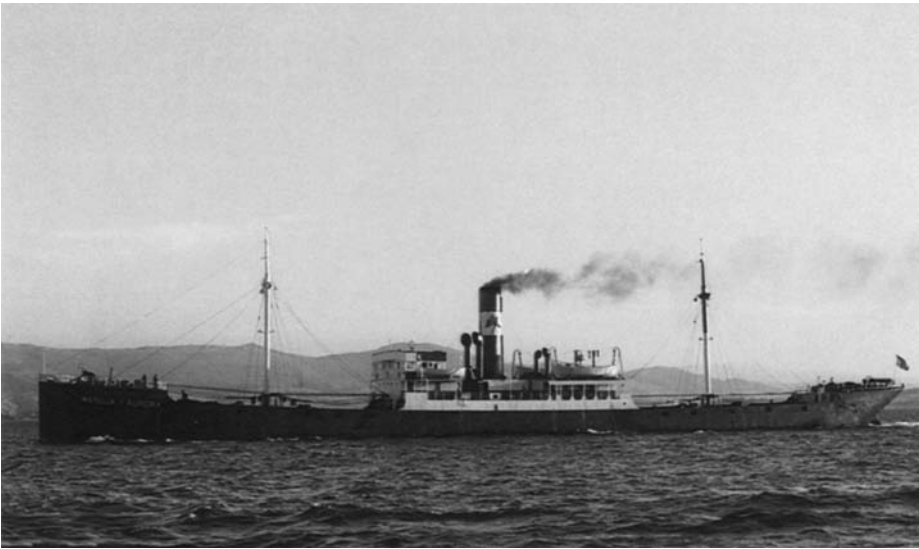
Artículo tercero.- Corriendo a cargo de este Departamento la atención, fletamento, etc., de los buques incautados, cesan en sus funciones los consignatarios.

Dado en Gijón, a 10 de octubre de 1936.

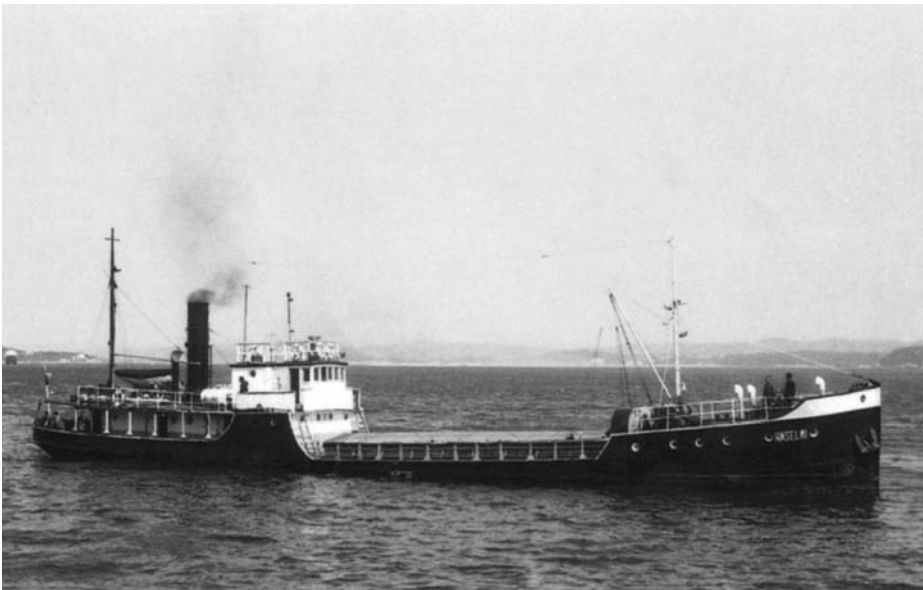
El director general del Departamento, E. Vázquez.

El gobernador general, Belarmino Tomás

Fotografías



El *Maruja y Aurora*. (Foto: Teo Dietrich).



El *Anselmi*. (Foto: Fernando Estrañi).

Bibliografía

- Autoridad Portuaria de Gijón: *Puerto de Gijón en la Guerra Civil*. Lunwerg Editores. Barcelona, 2004
- BURT, R.A.: *British Battleships 1889-1904*. Arms and Armour Press. Londres, 1988.
- BUSTO Y MANDALUNIZ, Luis María del: *Un siglo con la Marina Mercante*, t. II. Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante. Bilbao, 2010.
- EVANS, Michel: *Amphibious Operations. The projection of Sea Power Ashore*. Brassey's. Londres, 1990.
- Estado Mayor de la Armada: *Comisión de la Armada para Salvamento de Buques*. Estado Mayor de la Armada. Barcelona, 1941.
- GARDINER, Robert (ed.): *The eclipse of the Big Gun. The Warships 1906-1945. Conway's History of the Ship*. Conway Maritime Press. Londres, 1992.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*. Librería Editorial San Martín. Madrid, 1977.
- : *La Marina Cántabra*. Vol. III: *Desde el vapor*. Diputación Provincial de Santander. Santander, 1968.
- KEYES, Roger: *Des Bancs de Flandre aux Dardanelles*. Éditions de la Nouvelle Revue Critique. París, 1936.
- : *La Guerra Anfibia*. Editorial Naval. Madrid, 1945.
- MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando, y MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Salvador: *La Guerra silenciosa y silenciada. Historia de la Campaña Naval durante la Guerra 1936-39*. Volumen II. Edición de los autores. Madrid, 1998.
- MOOREHEAD, Alan: *Gallipoli*. Inédita Editores. Barcelona, 2010.
- POLMAR, Norman y MERSKY, Peter B.: *Amphibious Warfare. An Illustrated History*. Blandford Press. Londres, 1988.
- PRESTON, Antony: *Battleship of World War I*. Galahad Books. Nueva York, 1972