



HISTORIAS DE LA MAR

UN DESASTRE A LA ESPAÑOLA

Luis JAR TORRE

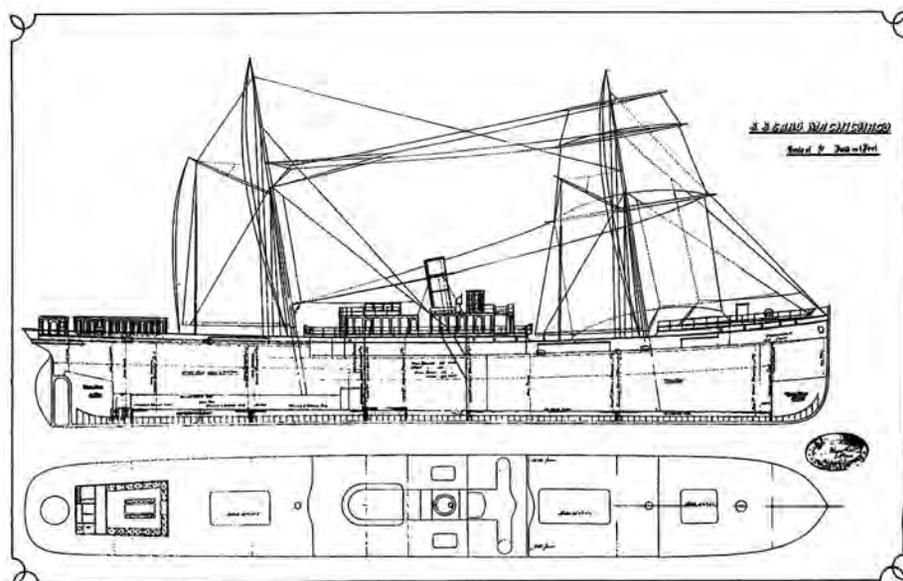


Las explosiones ocurren.

Robert A. Heinlein.



E dice que, tras establecerse en 1902 relaciones diplomáticas con Cuba, un español preguntó a un norteamericano cómo habían conseguido erradicar la fiebre amarilla en apenas cuatro años y la respuesta fue: «muy fácil, cogimos su reglamento y lo aplicamos a rajatabla». Es una leyenda apócrifa, pero retrata perfectamente nuestro afán reglamentador... y nuestra tendencia a pasarnos los reglamentos por el arco del triunfo. Otra cualidad que nos orna y enorgullece es el tenerlos bien puestos: llámese valor o inconsciencia, es un



Planos originales del *Cabo Machichaco* con aparejo de goleta, procedentes del libro *La Naviera Ybarra* de Adolfo Castillo Dueñas e Íñigo Ybarra Mencos, editado por Ybarra y Cía S. A. (Cortesía del capitán de fragata Sasía).

asunto en el que cualquier español preferirá pasarse antes de quedar corto; el resultado es un país sorprendente y hasta divertido, pero peligroso. En 1893 y en Santander, estas dos cualidades se aliaron con un toque de ignorancia y la omnipresente figura del «mirón» para generar el que posiblemente haya sido el mayor accidente de la Historia de España: la explosión del vapor *Cabo Machichaco*, que causó 590 muertos y más de 2.000 heridos de diversa consideración además de destruir 60 edificios y dañar seriamente otros 86.

El recuerdo de la tragedia fue degenerando en leyenda hasta que los trabajos de Rafael González Echegaray (asiduo colaborador de esta REVISTA) y, posteriormente, de quien todavía se considera su discípulo, José Luis Casado Soto, permitieron dar dimensión histórica a los recuerdos. Lamentablemente, estas obras están agotadas o son difíciles de conseguir, existiendo una generación de marinos que apenas ha oído hablar del *Cabo Machichaco*. Intentaba reunir el valor para escribir este artículo cuando, poco antes de dejarnos para siempre, el inefable capitán de fragata (RNA) Sasía me envió documentación relativamente inédita publicada por la naviera del *Cabo Machichaco*, que también había sido la suya. Por si no bastara para animarme, José Luis Casado me consiguió copia de una monografía que, al estar editada dos meses

después del suceso, aporta información de primera mano. Resta aclarar que el escenario de la catástrofe es mi pueblo, y que si a veces parece que río es por no llorar.

De Bilbao a Pedrosa

En marzo de 1882 el astillero Schlesinger, Davis & Co, de Newcastle, entregó al armador francés Jules Mesnier un buque llamado *Benisaf*, de 78,81 m de eslora, 10,21 de manga, 1689 TRB y 2.500 TPM. No era un mal buque, pero había nacido en una década de transición y, como a casi todos los de su quinta, le faltaba un hervor para ser realmente «moderno». Así, tenía un pesado casco de hierro porque le habían construido tres años antes de que el acero dejara de ser un artículo de lujo, y sus dos palos tenían aparejo de goleta porque sus dos calderas solo alcanzaban 90 PSI (lo habitual entonces), en lugar de los 120 PSI que habría exigido una máquina de triple expansión más eficiente que la «compound» que le endosaron. El resultado era una planta de 450 EHP que le impulsaba a la vertiginosa velocidad de 8 nudos con un elevado consumo de carbón; tenía también una caldereta para servicio de puerto, chigres, cabrestantes y servo de vapor y las habituales bombas de alimentación, contraincendios y achique, pero carecía de instalación eléctrica. Oficialmente era un *raised quarterdeck*, modelo de lo más común con un feo saltillo a popa para compensar el espacio ocupado por el eje y evitar que aproara a plena carga; era un mutante que había perdido la gracia del velero sin alcanzar la plena funcionalidad de un vapor, pero pertenecía a una familia de unidades sencillas y sin complicaciones que podían adquirirse por unas 15.000 libras y durar eternamente. A proa estaba el castillo (donde alojaba el personal subalterno) y dos bodegas con sendos entrepuentes separadas por un mamparo no estanco. A media eslora y bajo el puente descubierto había dos cubiertas con alojamientos para pasaje y maquinistas y, debajo, la sala de máquinas y calderas. Más a popa estaba la bodega núm. 3, con entrepuente y falso entrepuente y, finalmente, la toldilla, con la cámara y los alojamientos del capitán y los pilotos.

Es probable que el *Benisaf* pasara los primeros tres años de su vida transportando carbón, pues su armador Mesnier (Société Navale de L'Ouest) estaba asociado a Poingdextre, un conocido exportador de este combustible. Lo cierto fue que en 1885 Poingdextre, Mesnier & Co fue absorbida por la SCAC, sociedad creada por un grupo minero para cubrir sus propias necesidades de transporte y, aquel mismo año, el *Benisaf* y otros tres buques muy parecidos fueron vendidos en un solo paquete y por 49.500 libras a Ibarra y Cía., de Sevilla. Casualmente 1885 fue el año en que, por primera vez, en el Reino Unido se construyeron más buques de acero que de hierro, permitiendo aligerar los cascos y aumentar su capacidad de carga y autonomía. La disponibili-

dad de aceros fiables a precios asequibles también permitió aumentar la presión de trabajo de las calderas y, precisamente a partir de aquel año, casi todos los vapores de nueva construcción montaron máquinas de triple expansión, mucho más eficientes por unidad de combustible que las «compound» de doble expansión. Reinventado el mercante de vapor para el próximo medio siglo, quedaba buscar un destino a la flota existente y, en ese contexto, podemos contemplar la llegada a nuestro país de estos cuatro vapores. Un buque de cabotaje no necesita estar a la última en consumo ni autonomía, y 1885 también fue el año en que la Naviera Vasco Andaluza (Ibarra y Cía) absorbió a sus primos vascos (J. M. de Ybarra y Cía), extendiendo sus líneas de cabotaje. La nueva línea semanal entre Bilbao, Marsella y puertos intermedios precisaba siete barcos, y estos cuatro debieron venirles al pelo: así, el *Landore* y el *Cypriano* (que eran gemelos) pasaron a llamarse *Cabo Creux* y *Cabo Ortegál*, y el *Lavrion* y el *Benisaf* (que también lo eran, pero unas 200 t más grandes y un año más modernos) *Cabo Mayor* y *Cabo Machichaco*.

Si como dicen, los barcos odian que les cambien de nombre, el *Lavrion* se vengó a conciencia, porque al año siguiente y con el nombre de *Cabo Mayor*



La mejor foto disponible del *Cabo Machichaco*... es la de su gemelo el *Cabo Mayor*, embarrancado ¡¡precisamente en cabo Mayor! González Echegaray describió este accidente como «...un caso pintoresco de extraña atracción por simpatía entre tocayos; las amuradas del barco de Ybarra parecían a la bajamar, después del desastre, un cartel señalizador del paisaje». Obsérvese que ya no va aparejado de velero, así como el característico saltillo de popa con la escotilla de la bodega núm. 3. (Foto: de autor desconocido).

en las amuras fue a estamparse a un cuarto de milla de la farola... ¡de cabo Mayor! cuando, procedente de Bilbao, se le cerró en niebla la entrada de Santander. No hubo daños personales, pero el buque se perdió totalmente con una carga que incluía productos metalúrgicos... y dinamita; el *Benisaf* debía estar tan unido a su gemelo que, con lo grande que es la mar, se las arregló para venir a morir a dos millas de su tumba. Siete años después de la pérdida del *Lavrion*, los «Cabos» de «La Vasca» (como llamaban a esta naviera en mi pueblo) seguían tocando Santander, incluyendo los de la línea de Marsella que, procedentes de Bilbao, llegaban todos los domingos por la tarde, o mejor dicho... casi todos. El 24 de octubre de 1893 el *Benisaf*, ahora *Cabo Machichaco*, inició ruta saliendo de Bilbao para Santander, donde debió llegar tras unas seis horas de viaje. No era domingo sino martes, pero había cólera en Bilbao y las medidas sanitarias trastocaban cargas y horarios; al *Cabo Machichaco* le aplicaron el reglamento y le mandaron a pasar diez días de cuarentena fondeado en el culo de la bahía, junto al lazareto de Pedrosa. Pasados once años desde su construcción sus palos ya habían perdido el aparejo de goleta, pero siete después de la pérdida del *Cabo Mayor*, la carga que desfilaba semanalmente por Santander parecía la misma. A finales del siglo XIX buena parte de la industria química y siderometalúrgica española estaba concentrada en Vizcaya y, con el transporte terrestre en mantillas, la propia expansión del ferrocarril debía exigir un aporte extra de viguería, raíles... y dinamita, que ya se empleaba ampliamente en la minería.

En este viaje el *Machichaco* había llegado con 1.616 t de carga general, incluyendo 398 de barras y flejes de hierro, 356 de lingote, 105 de hojalata, 68 de tuberías y otras 55 de cubos de hierro, clavos, raíles, etc. También había 200 t de harina, 44 de vino, 42 de papel, 38 de tabaco, 20 de madera y un sinfín de pequeñas partidas incluyendo licores, brea, aceite, tejidos, pinturas, productos de droguería y 12 t de ácido sulfúrico en 20 cascos de vidrio estibados en cubierta, contra las brazolas de las escotillas de las dos bodegas de proa. Por desgracia, el *Cabo Machichaco* también transportaba 1.720 cajas de dinamita con un peso bruto de 51.400 kg, y aunque el explosivo no pasaría de 43 t (25 kg netos por caja), era una cantidad cuatro veces superior a lo normal por haber faltado buque la semana anterior y, además, llevar la carga de dos líneas (Sevilla y Marsella). De esta dinamita 20 cajas iban destinadas a Santander, 900 a Sevilla y 800 a Cartagena y, salvo 463 cajas de esta última partida estibadas en la bodega de popa, el grueso estaba distribuido entre las dos de proa. Consta que los entrepuentes de estas dos bodegas iban «materialmente atestados» de viguería de hierro, por lo que la dinamita iría estibada en los planes, situados sobre tanques de lastre y empaletados con madera.

En 1867 Alfred Nobel había conseguido estabilizar la nitroglicerina utilizando tierra de diatomeas («kieselguhr») como absorbente de un 50-75 por 100 de explosivo y papel parafinado para encartuchar el producto. Esta dinamita de base inerte y el detonador de fulminato de mercurio marcaron un

antes y un después, y ya en 1872 se instaló en Galdácano (cerca de Bilbao) una fábrica cuya producción se distribuía por el litoral español en vapores de la Vasco Andaluza sin mayores problemas. A decir verdad, en cierta ocasión el *Cabo San Antonio* sufrió un incendio en la mar y su carga de dinamita se chamuscó un poco, pero todos sabemos que, en ausencia de detonador, la dinamita se limita a arder tontamente, ¿no? Por si acaso, el Reglamento del Puerto de Santander de 1889 obligaba a los buques que transportaban explosivos a descargar en gabarras fondeados en La Magdalena o, alternativamente, utilizar los «remotos» muelles 7 y 8 de Maliaño. Puede que el Reglamento fuera ambiguo (no pude localizarlo) pero, contra lo que a veces se cree, no impedía atracar a estos buques; en cambio, parece que el «destierro» que les imponía se extendía a operaciones con alcohol y aguardientes. ¡Vaya ruina!, aunque... bien mirado, en régimen de cabotaje no había obligación de declarar las mercancías en tránsito sino las destinadas a cada puerto, y la única carga «sensible» que transportaba el *Machichaco* para Santander eran 20 cajas de dinamita y 10 de ron. Total..., por 30 miserables cajas... ¡y después de 10 días fondeados...!

De Pedrosa a Santander

El tres de noviembre de 1893, una vez finalizada su cuarentena, el *Cabo Machichaco* levantó el fondeo dirigiéndose al muelle saliente núm. 1 de Maliaño, donde quedó atracado alrededor de las 0700: estaba en el mismo centro de la ciudad. Uno podría imaginar que, con los horarios manga por hombro y la urgencia de traspasar carga a otro buque que salía con la marea para Cuba, el *establishment* hizo una excepción atracando al *Cabo* junto a dicho buque (el *Navarro*, que ocupaba el muelle contiguo), pero González Echegaray no era ajeno al *establishment* y lo vio desde otra óptica. Según él, «todas las semanas entraban vapores de cabotaje con cargamentos variados y entre ellos casi siempre la dinamita y jamás fueron obligados a cumplir con lo preceptuado...». También apunta algunas posibles causas: «...corruptela de prácticos, consignatarios, capitanes, comandantes, aduaneros, ingenieros y en general a negligencia de todo el mundo más interesado precisamente en que tal no sucediera, y que habría de pagar tan caro las consecuencias y en su propia carne». Al menos se le entiende, aunque más adelante se inclina a creer que las autoridades harían de vez en cuando la vista gorda «...en el entendimiento de que solamente se conducían partidas pequeñas sin mayor importancia, y para evitar los gastos y trastornos que exigiría el cumplimiento exacto del Reglamento del Puerto, con sus gabarrajes, movimientos, etc. Todo era cuestión de ahorrar unas pesetas y de una corruptela sin importancia...». Como casi todo, la importancia de una corruptela puede ser relativa, pero la «invisibilidad oficial» de 1.700 cajas de dinamita no impedía que las 20

consignadas para Santander fueran perfectamente «visibles» y, se mire como se mire, 500 kg de dinamita circulando por el centro de una ciudad tienen una importancia destacada. Por eso, aún estando de acuerdo con González Eche-garay, no parece que nadie se tomara la dinamita muy en serio.

Como casi todos los muelles de Santander entonces, el asignado al *Machichaco* era una especie de pantalán de madera que se proyectaba hacia la canal, en este caso hasta los 22 pies de calado; el buque había atracado Er al muelle, donde apoyaba únicamente el tercio central de su eslora y, de modo característico, había fondeado el ancla de fuera («el remolcador de los pobres») para facilitar la maniobra de salida. A Santander venían consignados 298 bultos con un peso total de 40.167 kg (¡342,59 ptas de flete!), y hacia las 0800 se inició la descarga. Debieron empezar con 29 t de papel de la bodega núm. 2, la partida que urgía transbordar, pero tras el recuento faltaban dos bobinas que las «autoridades» del barco y el consignatario del *Navarro* localizaron en la bodega núm. 3. Da idea de la prisa con que debió descargarse esta partida que las dos bobinas «perdidas» hubieron de arriarse a la lancha del práctico y viajar en ella hasta el *Navarro*, en plena maniobra de salida porque la marea no esperaba: no consta la hora, pero métodos «paleo-astronómicos» me indican que la pleamar fue a las 1123 (HcL). En algún momento se descargaron las famosas 20 cajas de dinamita, que iniciaron un peregrinaje en carro por media ciudad escoltadas por un guardia municipal, y hacia mediodía finalizaron las operaciones en la bodega núm. 2, que se cerró con cuarteles continuándose la descarga de la núm. 3. Debían estar terminando cuando, algo antes de las 1400, se echaron en falta cinco sacos de otra partida (¡vaya mañanita!) y el 1er. oficial envió dos marineros a buscarlos a la bodega núm. 2. Consta que al levantar los cuarteles (no habría bocas de hombre) «...notaron que salía humo por la sentina, humo que al parecer, procedía de popa, es decir, de la parte de la maquinaria»; también consta que, tras dar la alarma, cuando intentaron volver a colocarlos el fuego lo impidió.

El simple hecho de levantar un par de cuarteles debió convertir una combustión incompleta en todo un incendio, que pronto se garantizó el aporte de oxígeno merendándose el resto. En la época de los hechos la prensa apuntó como causa más probable la más verosímil: los currantes que acababan de trabajar en la bodega y una colilla, a lo que yo añadiría la hipotética fractura de algún recipiente de «droguería» susceptible de originar un incendio espontáneo en contacto con viruta, paja o papel de embalar. Modernamente todo el mundo parece estar convencido de que, el incendio, se originó por rotura (más o menos espontánea) de uno de los cascos de ácido sulfúrico estibados contra las brazolas de las escotillas y caída de ácido al plan pero, aunque recubierta de madera, la cubierta del *Machichaco* era de hierro y estaba diseñada para desembarazarse de líquidos «acompañándolos» a los imbornales. Además, si el ácido llegó a salpicar la bodega, el fuego debería haberse originado en la vertical de las dos escotillas (la de cubierta y la del entrepuente), mientras que

el humo parecía venir de la parte de popa. Y puesto que, concretamente, parecía hacerlo de «...popa, es decir, de la parte de la maquinaria», cabría añadir que tras el mamparo de máquinas y contiguas a la bodega estarían la caldereta (en servicio) y dos carboneras.

Buena parte de los 35 tripulantes del *Cabo* (incluyendo su capitán, don Facundo Léniz) eran vizcaínos pero, en el siglo XIX, un incendio con el foco inaccesible solía ser demasiado hasta para alguien del mismo Bilbao. En este caso, aún suponiendo (que es mucho suponer) que pudieran inyectar vapor a la bodega para intentar sofocarlo, el cierre de la escotilla se había convertido en humo; además estaba el detalle de que, en 1893, el único buque con equipos autónomos y visores térmicos para atacar un incendio de raíz era el *Nautilus*, de Julio Verne. Pragmáticamente, la tripulación conectó la bomba a la



Escenario de la tragedia: tras proyectar un plano de la época sobre otro actual, he podido trasladar la línea de costa y los muelles de 1893 (en amarillo) sobre una fotografía de 2007, «atrancando» un *Cabo Machichaco* a escala en el muelle correspondiente. La mitad del buque que voló (la de proa) está a la derecha, apreciándose perfectamente la explanada (entonces atravesada por una vía férrea), donde se concentró la multitud de curiosos y, a su izquierda, el monumento levantado en recuerdo de las víctimas. El avance de la costa actual no debe achacarse a ningún «enfriamiento global», sino a simple «tectónica urbana». (Composición y rotulación propias sobre un mosaico fotográfico de Google Earth).

caldereta y se puso a arrojar chorritos de agua por la escotilla: como entre las mangueras y el foco del incendio estaba el entrepuente (atiborrado de viguería), se trataba de una medida ineficiente que la presencia de dinamita en el plan convertía en un error garrafal pero, sinceramente, ¿quién no lo habría intentado? Aunque soplabla una brisa moderada del E, el día era soleado y el espectáculo pronto llamó la atención de los paseantes; el buque estaba atracado en lo que hoy es un relleno junto al muelle, inmediatamente a la derecha de la Estación Marítima vista desde tierra (ver gráfico). Entre el buque y la costa había unos 50 mts de pantalán y, más allá, una explanada (la actual Plaza de las Cachavas) de unos 100 m de fondo hasta los edificios de la calle Calderón de la Barca. José M.^a Pereda, testigo del suceso, escribió que «Así resultó aquel sitio como el fondo de una sima que se fue tragando poco a poco toda la gente desocupada de la ciudad».

Desocupados o no, también se fueron acercando diversas autoridades, empezando por el comandante de Marina que, como tal, era capitán de puerto y responsable de lidiar con el desaguisado. Ocupaba el cargo el capitán de fragata Domenge, que había obtenido un ascenso por méritos de guerra en el combate del Callao y otro más (acompañado de un balazo) en la insurrección de Ferrol de 1872; obviamente, no debía ser un individuo propenso a asustarse. Parece que hacia las 1430 hubo conciliábulo entre comandante, capitán y consignatario sobre la conveniencia de alejar el buque del muelle y fondearlo en la bahía, y que el comandante se opuso arguyendo que el fuego podría combatirse mejor con los medios de tierra. Alguien describió estos medios como «no muy rumbosos» y es posible que el comandante se equivocara, pero también lo es que, como se afirma en el libro publicado por Ibarra, el ancla fondeada dificultara la maniobra. En todo caso, el capitán informaría al comandante del «asuntillo» de las 1.700 cajas de dinamita «invisibles» (¿cómo iba a poder ocultarlas al día siguiente?), dinamita que, por supuesto, jamás podía explotar sin detonadores y bla, bla, bla, y el comandante debió creerle porque, hasta donde ambos sabrían, esa era la verdad. Si no lo fuera, un héroe de guerra y un tipo de Bilbao podían enfrentarse perfectamente a un cargamento de explosivos en llamas, pero quiero pensar que nada, ni siquiera la autonegación de haber metido la pata hasta los corvejones atracando aquella ruina en pleno centro urbano, les habría impedido despejar la explanada de curiosos.

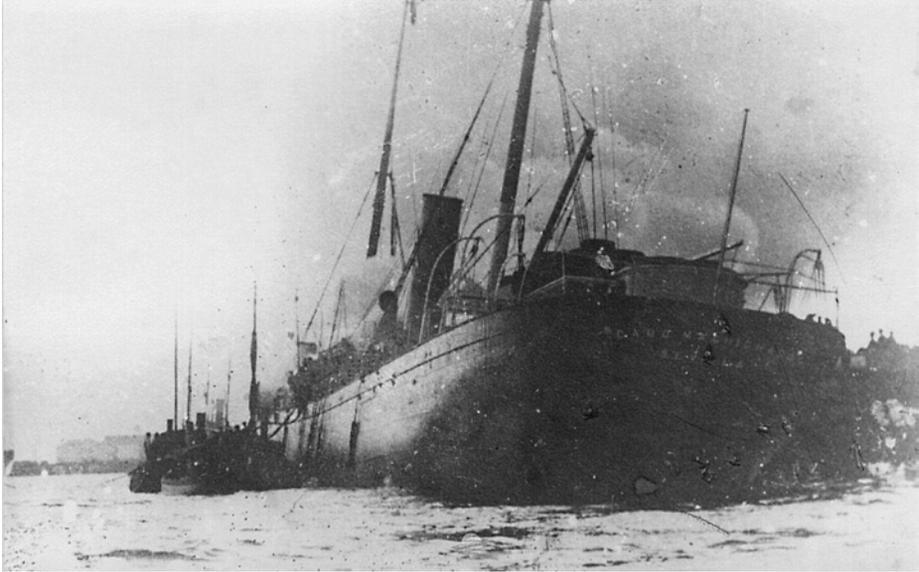
De Santander al cielo

En 1893 se sabía que, en efecto, la dinamita del tipo que nos ocupa «...arde sin explosión y lentamente .../... una mecha sin fulminante no produce ningún efecto sobre la dinamita» y, normalmente, «...ni el choque ni la trepidación pueden hacerla estallar». Pero también se sabía que «Aunque la nitroglicerina

es insoluble en el agua, y por tanto también debe serlo la dinamita .../... un cartucho sumergido en el agua acaba por disolverse o desparramarse en pequeñas gotas de nitroglicerina, mientras el absorbente pierde completamente el explosivo para empaparse de agua. Esta, cuando lleva en suspensión gotas de nitroglicerina, puede estallar al menor choque o vibración.» Debía ser información *Top Secret*, porque durante casi tres horas la tripulación del *Machichaco*, los bomberos municipales, dos buques aljibe y dos trozos de auxilio se afanaron en arrojar agua al fuego ante las mismas narices de las autoridades. Da idea de los medios de la época que, con semejante despliegue, la bodega no resultara inundada y el fuego ganara la carrera al agua: sobre plano, la bodega núm. 2 cubicaría poco más de 400 m³ hasta el entrepuente, pero su mamparo de proa no era estanco y por él debió pasar a la núm. 1 el agua... y el fuego. Hacia las 1445 se incorporaron a los trabajos siete tripulantes del vapor *Vizcaya* con su capitán al frente, pero a las 1500 las dos bodegas ardían en pompa. Estaba claro que el incendio no iba a poder controlarse con medios ordinarios y el comandante decidió inundar directamente las bodegas con agua del mar, lo que implicaba hundir al menos la parte de proa.

Cuando un accidente se lleva por delante a testigos y protagonistas es difícil describirlo honradamente sin que los «al parecer» desborden el relato, y al parecer el método inicialmente elegido para inundar las dos bodegas de proa fue comunicarlas con la mar mediante un trabajillo de fontanería en máquinas, presumiblemente a través de sus raquílicas líneas de sentinas. Era previsible que el agua penetrara en estas bodegas con cierta parsimonia, aunque quizá no tanto que, de paso, se inundara la máquina (y en menor medida la bodega de popa), obligando a apagar la caldereta y dejando al buque sin bomba de C. I., chigres ni molinete. Hasta entonces se había intentado poner a salvo parte de la carga descargándola pero, ya sin plumas y por si acaso, la tripulación empezó a poner a salvo del fuego botes salvavidas y otros equipos. No era para menos: las llamas que salían por las escotillas llegaban a media altura del palo, y a popa amenazaban el puente. En determinado momento se corrió por el muelle la voz de que el buque transportaba dinamita y centenares de mirones pusieron pies en polvorosa, pero enseguida volvieron tras comprobar que las autoridades seguían a pie de obra porque, de haber peligro, ¿quién iba a estar mejor informado que los mandamases? No les faltaba razón, ya que además del comandante de Marina y su segundo, a bordo o al costado del buque estaban el gobernador civil, el alcalde, varios concejales, el jefe de la guardia municipal, el ingeniero de obras del puerto, el gobernador militar, el coronel del regimiento de Burgos, el marqués de Pombo, jueces, fiscales, oficiales del Ejército y de la Armada, prácticos, vistas de Aduanas y una pléyade de secretarios y ayudantes.

El día anterior había llegado de La Habana el correo *Alfonso XIII*, de la Cía. Trasatlántica, que tras desembarcar el pasaje continuaba amarrado a su boya en la canal; hoy sería difícil explicar el «caché» que tenían esta compa-

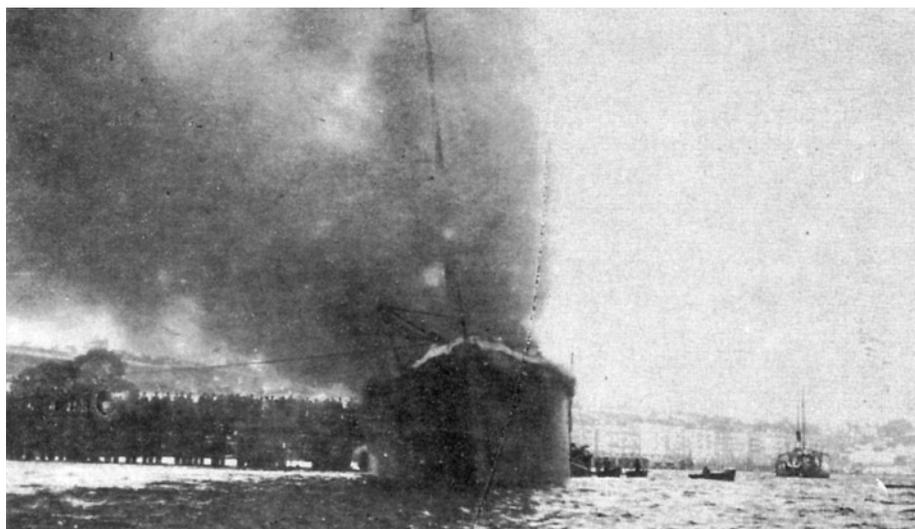


Según una publicación de la época, esta foto estaría sacada a las 1600 horas. Se aprecia la aleta de Br del *Cabo Machichaco* con su nombre y matrícula visibles, así como el viento del E y la ausencia de los dos botes de la toldilla, arriados para salvarlos de la quema. En la zona incendiada están abarloados y bombeando agua el aljibe de la Junta y el del tren de dragado, acompañados probablemente de la lancha de vapor *Julieta*. Más a popa (en la zona de máquinas) se han dispuesto defensas de costado, posiblemente ante la inminente llegada del vapor auxiliar de Transatlántica que transporta un trozo de auxilio. Finalmente, a la derecha se intuye el pantalán casi a nivel con la cubierta saltillo. (Foto: de autor desconocido).

ñaía, sus barcos y sus capitanes, así que no lo intentaré. Baste decir que hacia las 1600 se presentaron al costado del *Machichaco* con su propio vapor auxiliar (el *Santander*) y un impresionante trozo de auxilio de cuarenta personas que incluía al capitán sub-inspector de la naviera en Santander, el capitán del correo, oficiales de cubierta y máquinas, médico, practicante, un grupo de subalternos y los siete tripulantes del *Santander*. Dice la leyenda y recogió esta REVISTA (abril de 1944) que, a su llegada, el capitán del *Alfonso* (don Francisco Jaureguizar, teniente de 1.^a Clase de la Reserva Naval) preguntó a su colega del *Cabo* «¿Hay dinamita a bordo, Léniz?» y que este le respondió «La que traía para acá ya está desembarcada», pero siendo como eran buenos amigos y «de familia conocida», no creo que a don Facundo le interesara que le rompieran la cara al día siguiente. Además, en el *Cabo* no estaban para sutilezas y, dando el barco por perdido, se apresuraban a salvar lo salvable: un testigo que pudo contarlo escribió que: «...tiznados, calados de agua, con prisas de locos, salían y entraban por las escotillas los tripulantes y los demás

hombres que se ocupaban en salvar efectos y mercancías. Quién sacaba un lío de ropa, quién un baúl, quién un mueble, quién estuches de aparatos y útiles de los navegantes...». La sobrecarga de autoridades tampoco ayudaba: «...la gente respetable, los que ejercían allí alguna autoridad, voceaban órdenes que nadie oía. Todos eran a mandar los unos, todos eran a trabajar sin sumisión a órdenes los otros». Para mí que, en la mejor tradición mercante, la tripulación del *Machichaco* ya había detectado que el principal peligro lo representaban las autoridades de tierra.

Tras el accidente se dijo que el buque llegó a apoyar la proa en el fondo, pero, sobre el papel, a las 1630 debía haber 7,80 m de calado en el muelle y el *Cabo* solo medía 6,80 de la quilla a la cubierta superior, que habría quedado a ras de agua *expulsando* las embarcaciones abarloadas. Confirman estas cifras las fotos tomadas tras el hundimiento, que muestran la cubierta «saltillo» (un metro más alta que la superior) a ras de agua en bajamar. Así, parece más verosímil otra versión según la cual, a esa hora, el gánguil *San Emeterio* se mantenía listo para tomar a remolque el vapor incendiado: con el *Cabo* flotando casi adrizado, podía suponérsele la estabilidad necesaria para atravesar en cinco minutos los 300 m que a finales del siglo XIX tenía la canal y varar en el



Esta foto aparenta ser casi simultánea de la anterior (hacia las 1600 horas): el agua embarcada ha originado unos 8° de escora a Er, pero no hay asiento aproante significativo. A la izquierda del buque, bajo el cabo de través, se aprecia el pantalán con menos de media marea y sobre él un grupo de personas, probablemente autoridades o fuerzas de seguridad por tratarse de una zona restringida; la multitud de curiosos quedaría más a la izquierda y fuera de encuadre. Por sus dimensiones y características, cabe la posibilidad de que el buque que se ve a la derecha sea el vapor auxiliar de Trasatlántica aproximándose. (Foto: de autor desconocido).

arenal del otro lado, donde las llamas no amenazarían el muelle de madera ni su hundimiento inutilizaría el atraque. Obviamente, antes había que aflojar el freno del ancla fondeada (presumiblemente ya desembragada), largar cadena con la arrancada y confiar en que filara por ojo (dudoso) o que alguien pudiera desenmallarla. No sorprende que el comandante prefiriera hundirlo donde estaba, pero como el buque se tomaba su tiempo, ahora ordenó «que se cortaran los tubos de los jardines» (sabotear los WC) y que «se abriera un boquete en la mura de babor» (supongo que ya habrían lastrado los dobles fondos). Una pequeña multitud que incluía la mayor parte de las autoridades (¡se habló de 86 personas!) pasó a las embarcaciones abarloadas para botar los remaches del costado y, de paso, evitar naufragar en puerto. Por desgracia los remaches se botan a castañazos, y nadie debió ver las pegas de utilizar mandarrias y cortafríos contra las paredes metálicas de un vaso de nitroglicerina. En aquel momento estaban abarloados al *Cabo* dos aljibes, una lancha de vapor y el *Santander*, que junto con el buque incendiado sumarían un centenar largo de personas. En tierra la multitud seguía absorta el espectáculo: como poco, habría unos tres mil «espectadores» entre la explanada y los edificios cercanos en un radio de unos 200 metros.

Como en el caso del incendio, es difícil que llegue a saberse con certeza el origen de la explosión, pero es un hecho que ocurrió hacia las 1645, pocos minutos después de que empezaran a darle a la mandarria; también es un hecho que la dinamita de la bodega núm. 3 no estalló, por lo que solo lo hizo la parte no quemada de las 31 t restantes. Fue una especie de cañonazo de metralla disparado hacia el cielo, con la parte sumergida del buque haciendo de culata, sus costados de tubo, las escotillas de boca y los entrepuentes y su carga de proyectil. Antes de reventar, este «cañón» confirió a la explosión tal componente vertical que, aunque por fuerza debían estar a menos de 50 m, sobrevivieron más de la mitad de los tripulantes del buque, casi todos subalternos ocupados en «salvar los muebles» a popa. En cambio, quienes estaban a proa o en las embarcaciones abarloadas (que se hundieron) recibieron el impacto de lleno: así pereció el capitán Léniz, todos sus oficiales (salvo el 1er maquinista) y maestranza, el trozo de auxilio del *Alfonso XIII* y la práctica totalidad de las autoridades. A excepción de la *zapatilla*, la mitad de proa del *Cabo* se desintegró convirtiéndose en metralla, pero desde el mamparo proel de máquinas hacia popa quedó relativamente intacto, hundido y algo separado del muelle. A varias personas la explosión les recordó una «pirámide invertida» y, en efecto, parece que la mayor parte de los fragmentos metálicos siguió una trayectoria parabólica («...se elevaron a gran altura, se esparcieron en el aire como luces de cohete...») cayendo sobre calles y tejados en un radio de unos 700 m. Con todo, algunas piezas más compactas aparecieron a 5 km de distancia.

Naturalmente, el efecto sobre la multitud que estaba en las proximidades fue espantoso, no tanto por la explosión como por la metralla. Así, aunque se



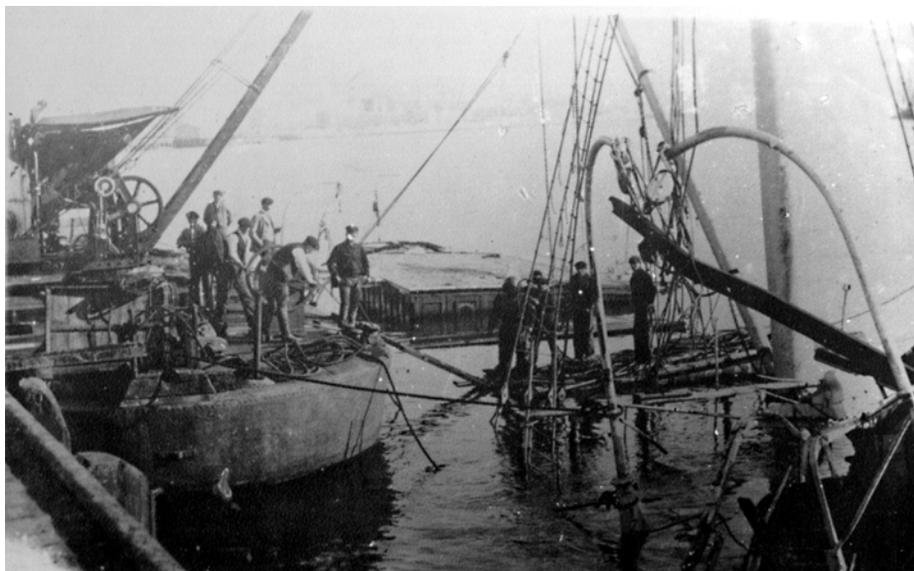
Los restos del *Cabo Machichaco* tras la primera explosión: tres calles (fuera de la foto y a la derecha) han quedado arrasadas, pero la mitad de popa del buque y el muelle permanecen relativamente intactos. Según planos, en el momento de hacer esta foto en el costado de Er habría una sonda de 8,20 m (la popa es más alterosa por el saltillo), aproximadamente medio metro más que en el momento de la explosión. (Foto: de autor desconocido).

produjo la inevitable onda de choque («las boinas más apretadas eran arrancadas de las cabezas por aquella ráfaga y proyectadas a larga distancia»), el número de víctimas por *blast injury* primario (sobrepresión) parece haber sido mucho menor que por secundario (fragmentos) o terciario (personas arrojadas contra objetos). En los primeros 600 m hubo que sumar el efecto de centenares de tons de agua y fango caídas del cielo, que arrastraron a las personas; para colmo, la explosión produjo un movimiento sísmico («...persona hubo que al huir cayó y se levantó cinco o seis veces sin que hubiera para ello otra razón que la fuerte trepidación del suelo») con daños adicionales a los edificios. Unas 300 personas debieron morir casi en el acto, y el resto hasta un total de 575 en los días y semanas siguientes; otras 500 sufrieron heridas graves y, entre 1.500 y 2.000, de diversa consideración. Buena parte de esta matanza se debió al cargamento de vigas metálicas y raíles de los entrepuentes, que actuaron como guadañas en la multitud: baste señalar que, solo en el recinto de la catedral (a más de 200 m), cayeron unas sesenta vigas de 300 kg cada una.

Otra vez de Santander al cielo

Dice una asistente en sus memorias que, «cuando Dios aprieta, ahoga pero bien», y aquel noviembre apretó a conciencia: tras la explosión varios edificios comenzaron a arder, probablemente por proyección de fragmentos incandescentes. Era un momento claramente inoportuno porque acababan de perecer o quedar neutralizados 20 bomberos con su equipo, lo que en una ciudad de menos de 50.000 habitantes significa quedar en chasis. Con los bomberos habían resultado neutralizados 25 guardias municipales y unos 40 guardias civiles y carabineros, es decir, buena parte del personal cualificado para atender emergencias; además, los supervivientes estaban descabezados salvo en lo referente al alcalde y el gobernador militar, «solamente» descalabrados. Sirva de muestra lo ocurrido a la Corporación de Prácticos, que perdió a cinco de sus miembros incluyendo el práctico mayor. Así, los incendios quedaron desatendidos hasta que bajó a la ciudad el coronel de Ingenieros Bruna, que aparentemente salvó la vida por estar en su destino; tras localizar a la única autoridad «operativa» (el presidente de la Diputación), ofrecerle sus servicios y serle aceptados, consiguió reunir una «fuerza» de un bombero y cuatro paisanos; aquella noche recibiría refuerzos de la guarnición local (sin «herramientas») y «6 u 8 bomberos y algunos enseres para incendios». Fue un bello gesto que no alteró el resultado previsible: pese a los esfuerzos de los bomberos enviados desde el resto de la provincia y, en los días siguientes, desde Bilbao y San Sebastián, durante una semana las tres calles paralelas al muelle ardieron hasta los cimientos, pero al menos consiguieron mantener el incendio localizado.

El primer informe «oficioso» de las causas del accidente lo emitió el obispo al día siguiente, advirtiendo que «...la imprevisión y la codicia han podido tener no pequeña parte» y, tras recordar que «no caerá un cabello de nuestra cabeza sin la permisión de nuestro Padre celestial», invitó a la chocada población a examinar «...si las blasfemias, la profanación de las fiestas, y otros pecados públicos que se consienten .../... pueden haber provocado su justo enojo...». Siendo un reconocido asceta, y por añadidura foráneo, se explica que el buen prelado desconociera lo difícil que es pecar en Santander. No andaban mejor informadas otras autoridades, y cuando pasados seis días se anunció que parte de la dinamita seguía a bordo e iba ser extraída, los escarmentados ciudadanos huyeron de la capital por millares. Dicen las crónicas que, «para infundir la calma a los vecinos que quedaron en Santander la tarde en que se comenzó la extracción, el ministro de Hacienda, señor Gamazo, el Gobernador civil, señor Jimeno de Lerma, el señor marqués de Comillas, el presidente de la Diputación, señor Sainz Trápaga, y varios diputados y concejales, recorrieron la ciudad y se estuvieron paseando por los muelles»; sin duda, los españoles podemos tropezar dos veces con la misma... bomba, pero nadie nos negará genio y figura. Con el 5 por 100 de los habitantes de Santan-



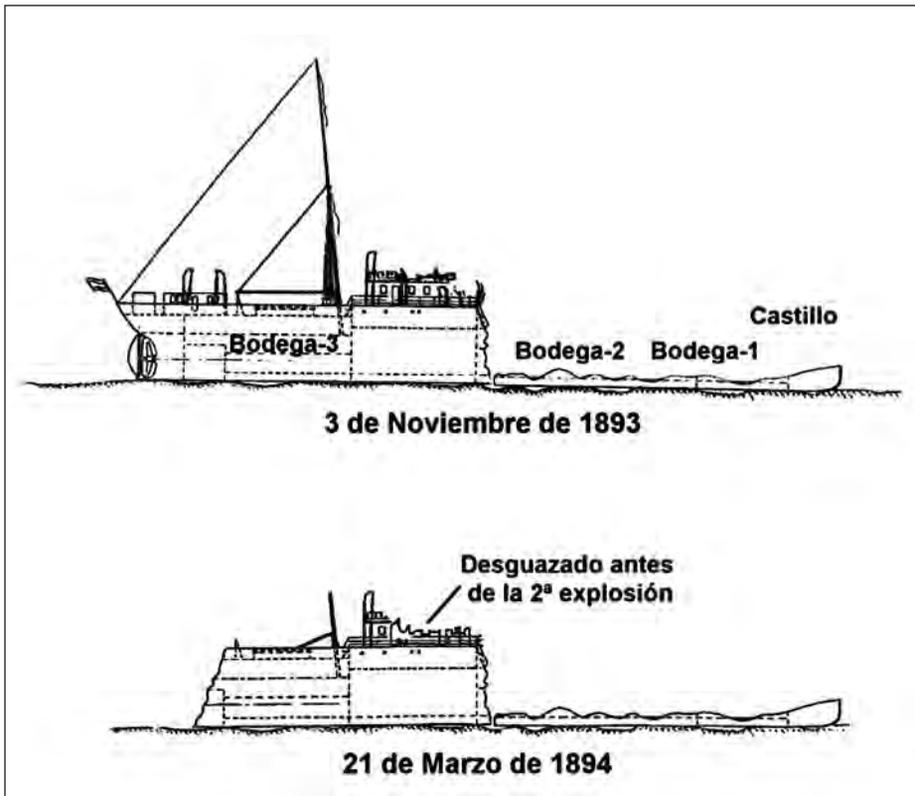
Trabajos para recuperar dinamita entre las dos primeras explosiones. La grúa flotante de la izquierda debe de ser la «Priestman» de la Junta, que resultaría destruida en la segunda explosión, y su aparejo pende sobre la escotilla sumergida de la bodega núm. 3, junto al buzo. Los pescantes de la derecha estaban situados inmediatamente a popa de la chimenea, y la superestructura que emerge a popa es la todilla donde alojaban el capitán y los pilotos.

(Foto: de autor desconocido).

der muertos o heridos sobaban motivos para el mosqueo, pero... ¿cuándo se ha visto a un ministro de Hacienda mal informado? La misma crónica recogió que «dos días después de haberse comenzado la extracción, la mayor parte de los vecinos habían vuelto a sus casas, no muy tranquilos, pero sin aquel temor a otra explosión...» En realidad sobaban motivos para el temor porque, al hundirse el barco, las 463 cajas de dinamita (11,5 t de explosivo) de la bodega núm. 3 habían quedado sumergidas, liberando parte de su nitroglicerina.

En el Derecho Marítimo, un naviero puede limitar su responsabilidad civil tras un percance al valor residual del buque y los fletes, lo que en el argot se llama «abandono»; como era previsible Ibarra ejerció este derecho, pero antes tuvo el detalle de donar una cantidad a las víctimas y ofrecerse a retirar la dinamita. Había nitroglicerina por todas partes y, quizás, lo más acertado habría sido volar los restos en pleamar tras aligerarlos de metralla, pero... ¿quién se resiste a una escotilla abierta?: inevitablemente, se empezó a «aligerar» dinamita. En un ambiente de general inquietud, supervisaban la faena el (nuevo) comandante de Marina, capitán de fragata Ferrándiz, el (nuevo) ingeniero del Puerto y otro de la fábrica de Galdácano, que hasta el 19 de febrero

consiguieron sacar buena parte de la carga y la casi totalidad de la dinamita sin romper un plato. También sacaron toneladas y pico de nitroglicerina (absorbida con una bomba especial), pero cuando la temperatura del mar bajó a unos 13° C el explosivo se congeló, haciéndose aún más intratable. A partir de aquí no debieron verlo claro y, tras plantearse volar lo que quedaba (entre 2 y 4 tons de nitroglicerina), surgieron voces e intereses discordantes, el tema se politizó y el 4 de marzo se constituyó por Real Orden una Junta Técnica para buscar una solución definitiva. La componían el Director de la Escuela de Torpedos (capitán de fragata Bustamante), el Inspector General del Cuerpo de Minas y el Subdirector General de Obras Públicas, que llegaron a Santander el 15 de marzo siendo recibidos por una multitud que les siguió hasta el muelle a reconocer los restos. Según la prensa de la época, aquella fue la primera noche en más de cuatro meses que la población durmió relativamente tranquila, pero a lo mejor sólo estaban pasmados.



Estado del casco después de cada una de las dos primeras explosiones. (Fotocomposición de dos dibujos escaneados del libro *La Catástrofe del Cabo Machichaco*, con rotulación propia).

Tras estudiar varias alternativas, el día 16 la Junta optó por continuar extrayendo carga y desguazando superestructura, y el 18 se animó a meter mano a la nitroglicerina congelada con agua caliente (y mucho cuidado). Parece que también se imprimió un nuevo «ritmo», porque ahora los buzos trabajaban de noche e incluso se retiraban planchas del casco... ¡botando remaches! Hacia las 2000 del día 21 de marzo un buzo bajó a la bodega con una «nueva lámpara de cien bujías» y hacia las 2110 se produjo una explosión que desintegró lo que quedaba del casco a popa de la bodega núm. 3, matando a 15 personas, hiriendo a otras 9 y liquidando buena parte del material flotante de la Junta del Puerto que había sobrevivido a la primera explosión. Esta vez el soliviantado vecindario intentó asaltar el Gobierno Civil, las oficinas de Ibarra y dos de sus buques, y cuando la Guardia Civil salió a la calle con bayoneta calada, fue recibida a pedradas por grupos que hubieron de ser disueltos con disparos al aire. En la tónica habitual de combatir la alarma social sobre-reaccionando (¡qué remedio!), se decidió evacuar la ciudad de Santander (así, como suena) y volar lo que quedaba del barco, explosionándose el día 30 desde el cañonero de la Armada *Cóndor* varias cargas dispuestas por el capitán de fragata Bustamante, con los santanderinos contemplando la faena desde las alturas próximas. No se apreciaron explosiones secundarias, aunque para entonces no debía quedar gota de explosivo sin estallar ni pez en la bahía con el oído sano. Lo que quedaba del *Cabo* se extrajo entre 1895 y 1896 salvo parte de la zapa-tilla, que apareció al dragar la zona en 1947 para construir el actual Muelle de Bloques.

En 1896 la jurisdicción de Marina dictó auto de sobreseimiento por no apreciar responsabilidad criminal de tripulantes ni autoridades en la pérdida del buque pero, pese a haberse ejercido el «derecho de abandono», la aseguradora «La Unión y el Fénix» reclamó a Ibarra por vía ordinaria las cantidades abonadas a sus asegurados y, tras perder el caso, recurrió al Supremo. La naviera alegó que el capitán Léniz «...no tuvo directa ni indirectamente la menor culpa del suceso...» origen de la explosión, el celo para que las mercancías peligrosas «...fueran estibadas con todas las precauciones que la ciencia y la práctica aconsejaban...», el «...ser conocida por las Autoridades la existencia de dinamita a bordo, y haber atracado siempre los buques con explosivos a todos los muelles», y que el comandante de Marina «...con autoridad plena asumió el mando de la nave, y sin duda entendió que para las personas no había señal más segura del peligro que la manifestación del incendio». En sentencia de 23 de junio de 1900, el Tribunal Supremo consideró la demanda carente de fundamento, condenando a la aseguradora al pago de las costas y la pérdida del depósito constituido.

Tras sobrevivir como crucero auxiliar a varios ataques norteamericanos, ya en su vejez el correo *Alfonso XIII* aprovechó una escala en Santander para suicidarse borneando con la marea hasta quedar atravesado a un ventarrón del S. Así, escorado a Er y con la cara vuelta al muelle donde 22 años antes había

visto morir a sus hombres, se dejó ahogar por una plancha descosida del costado de sotavento; como aquel 3 de noviembre, estaba amarrado a «su» boya, a unos 600 m de la tumba del *Machichaco*, y aunque se llevó al fondo un perro chihuahua que venía de encargo, de los suyos permitió que se salvara hasta el gato (negro). Parte de la zona destruida por el fuego en 1893 volvió a arder en el incendio que arrasó la ciudad en 1941; al día de hoy en la explanada donde murió tanta gente hay un monumento que recuerda la catástrofe y, cada 3 de noviembre, el Ayuntamiento de Santander sigue depositando unas flores.



BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Este artículo se basa fundamentalmente en la *Noticia Circunstanciada de la Explosión del Vapor* Cabo Machichaco (La Atalaya, 1894), en otro libro del que es coautor y director José Luis Casado Soto (*La Catástrofe del Machichaco*; Autoridad Portuaria de Santander, 1993) y en un tercero de Rafael González Echeagaray (*Nafragios en la Costa de Cantabria*; Ed. Estudio, 1976). He podido acceder a los dos primeros gracias al citado José Luis Casado, director del Museo Marítimo del Cantábrico e historiador marítimo, con una bibliografía y entusiasmo por nuestra historia que apabullan. Al capitán de fragata (RNA) Sasía le debo el acceso a la obra de Adolfo Castillo e Iñigo Ybarra (*La Naviera Ybarra*; Ybarra y Cía, 2004), y a través de ella a los planos del *Machichaco* y los sobordos de carga de su último viaje. Los datos sobre construcción naval en el siglo XIX proceden del volumen VI del *Conway's History of the Ship* y, para detalles puntuales, he utilizado entre otros un artículo de J. Llabrés publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de abril de 1944, otros dos trabajos del imprescindible González Echeagaray, un escrito de Aduanas casi inmediato a la tragedia (archivo de la Autoridad Portuaria) y la sentencia del T. S. de 23 de junio de 1900. Resta aclarar que las mareas están calculadas por el Método de Laplace y que las horas citadas deberían ser Hora Civil del Lugar, porque en España no se estandarizó la HcG hasta 1901. Sigo en jartorre@eresmas.com