

LOS ASTILLEROS DE ANTONIO LOPEZ

Rafael GONZALEZ ECHEGARAY
Director del Instituto «Juan de la Cosa»

Se cumplen este año —1983— los cien años de la muerte de Don Antonio López y López, primer Marqués de Comillas, figura estelar por tantos conceptos en la historia económica y marítima de la España del siglo XIX.

La apasionante biografía de este gran naviero y la de las empresas por él fundadas y presididas hasta 1883 está por hacer. No puede decirse otro tanto de la de su hijo y sucesor, el segundo marqués, Don Claudio López Bru, que hereda y agranda una de las primeras flotas mercantes del mundo —la Trasatlántica española— y que recoge el cetro prácticamente desde la cuna para detentarlo hasta el fin de sus días, bien entrado ya nuestro siglo (1).

No obstante, la escasa bibliografía en torno a la figura de Don Antonio acostumbra a presentarle bajo el aspecto más notorio de su prodigiosa vida, es decir, la faceta naviera, en general, con sus importantes realizaciones en el mundo de las grandes empresas, de la banca y de los negocios. Pero la rica personalidad humana del comillano tiene otros muchos campos en los que brilló con su espíritu perfeccionista, su ambición por las cosas completas y bien hechas, y su temeridad verdaderamente singular.

Antes de 1845 empieza su quehacer naviero en Cuba para continuarlo ininterrumpido en diversas sociedades mercantiles hasta el fin de su vida; la línea marítima del ferrocarril París-Madrid, la campaña logística del ejército de Africa, los vapores trasatlánticos, las guerras coloniales, la Compañía de Filipinas y finalmente la Compañía Trasatlántica. Pero tal como él lo veía, sus flotas no eran concebibles sin la apoyatura sólida de una infraestructura de astilleros de reparación y aun de contrucción que permitiera a sus buques las faenas de carenado, reparación y recorrida sin las servidumbres de terceros y esperas por diques ajenos, bien de la Marina o de la empresa privada. Una gran flota de trasatlánticos en servicios regulares contratados, con itinerarios rigurosos, no podía correr el albur de la mala suerte en una época en que las averías en máquinas —y sobre todo en hélices y ejes de cola—, estaban a la orden del día.

(1) El segundo Marqués nació el 14 de mayo de 1853 en Barcelona y murió en Madrid el 18 de abril de 1925.



EXCMO. SR. D. ANTONIO LOPEZ Y LOPEZ,
fundador de la Empresa trasatlántica de vapores-correos españoles á la isla de Cuba.

La experiencia cosechada desde los años 1862 a 1866 había sido extraordinariamente dura. Perdió el *Cantabria*, tuvo mil averías en casi todos los barcos y sufrió un sinnúmero de sanciones gubernamentales por deficiencias en el cumplimiento del contrato con el Estado y, hasta que incorpora al servicio las tres magníficas unidades *Infanta Isabel*, *Príncipe Alfonso* y *Antonio López*, construidas en Dumbarton (Escocia), no se consolida la regularidad del servicio. Pero estaba claro que al finalizar los cinco años de explotación de la contrata, la subvención estatal era a todas luces insuficiente para cubrir los gastos, mantener el material y dejar el margen de beneficio preciso para tamaña aventura.

Por otra parte, la imprevisión de los sucesivos gobiernos de Armero, Arrazola y Mon dejó sin convocar con la antelación suficiente el nuevo concurso de comunicaciones, por lo que el 11 de octubre de 1866 hubo que prorrogar por un año más los servicios de la flota de López con objeto de poder dar algo más de tiempo para la preparación del nuevo concurso. Se anunció éste para el 14 de febrero de 1867 exigiendo un mínimo de ocho vapores de pasajeros de 1.500 toneladas, cosa nada fácil de improvisar en tan sólo unos meses.

El resultado del concurso fue espectacular. La primera oferta presentada por Jorge Williams, en representación del constructor naval inglés Charles Mitchell, se comprometía a hacer el servicio por 20.408 ducados; el gaditano Don Luciano Alcón presentó la segunda plica con 24.450; venía en la tercera Don Carlos Eizaguirre, en representación de López, con 30.333; la cuarta era de Don Policarpo Pastor Ojero con 39.950; la quinta de Don José María Retortillo en 36.000 y la última de Don Evaristo Chalbaud en 27.490.

La adjudicación fue, pues, para Mitchell, lo que produjo un gran escándalo en el mundo de los negocios, la administración y la política, porque por primera vez se confería un servicio público vital para el país, como era el de las comunicaciones oficiales con sus tierras de Ultramar, a un súbdito extranjero y precisamente de un país no demasiado amigo. Luciano Alcón movió toda su influencia y su poder para obtener la anulación de la subasta pero la sala de lo Contencioso del Tribunal Supremo, el 18 de octubre de 1867, rechazaba las alegaciones de Alcón —que además pedía para sí la contrata, como licitador más próximo en cifras al inglés— porque el pliego de bases de 9 de octubre de 1866 no había hecho ningún distingo ni excepción respecto a no españoles y por tanto no cabían en puridad los alegatos de Alcón.

Pero Mitchell, que era dueño de unos importantes astilleros ingleses que con el tiempo pasarían a ser de Armstrong, no tenía listos los barcos que estaba construyendo en Newcastle. Contaba con los del propio López, quien, al no ganar el concurso, lógicamente habría de cederlos en buenas condiciones al ganador, y al parecer hubo varios contactos entre ambos personajes en los que se trató ampliamente de este particular e incluso la

prensa de Madrid dejó caer la noticia del traspaso de la flota del santanderino. ¡Qué poco conocían todos ellos la astucia y la sangre fría de López en el palenque de los negocios!

Se iba acercando la fecha fatídica de la puesta de los buques a disposición del Gobierno y los buques no aparecían por ningún lado. López daba largas al inglés, so pretexto de que no podía suspender sus viajes —y era verdad— para hacer la entrega a Mitchell, y el Gobierno, por fin, el 29 de noviembre de 1867, concede un último y definitivo plazo de tres días para que Mitchell le presente o le designe al menos cuatro buques de los ocho pactados. Y no pudo presentarlos. Había caído en la propia trampa que él había tendido a Antonio López, quien de la noche a la mañana se convertía de nuevo en el árbitro de la espinosa situación, porque sí tenía los barcos y su competidor lo único de que disponía era de un contrato en suspenso con unas ofertas más baratas... pero nada más.

El 13 de diciembre se declaraba rescindido el contrato del Gobierno español y la casa Mitchell, haciendo cargo a ésta de todos los daños y perjuicios que se derivaban del incumplimiento de las obligaciones contraídas por ella en su día, y se anunciaba un plazo hasta el día de Nochevieja para recibir proposiciones de cualquier naviero español que deseara hacer con carácter provisional el servicio. Llegó el día primero de año de 1868 y no se presentó más que Antonio López ofertando con el mismo tipo de subvención: 59.000 escudos por viaje redondo. Y se lo llevó.

Pocos meses después, el 14 de abril de 1868, se celebraba el concurso con carácter definitivo y fueron a él Don José Ferrer con 69.990 escudos y Antonio López con 67.000; cifras que resultaban excesivas para el Gobierno y el concurso se declara desierto, pero se hace una aproximación al santanderino por parte del Presidente del Consejo de Ministros a fin de que en veinticuatro horas manifieste si está dispuesto o no a hacer el servicio con la subvención anterior. Antonio López, con una sangre fría inaudita, contesta negativamente. No puede hacerlo en esas cifras.

La verdad es que el Gobierno está ya contra las cuerdas y ha entrado, aun sin quererlo, en un regateo en el que López lleva todas las de ganar. Y así es. Tiene en sus manos el triunfo de los barcos en servicio y así, el 16 de abril de 1868, la Reina autoriza a Carlos Marfori, su Ministro de Ultramar, a que contrate directamente con la casa López, sin las formalidades de subasta pública, el servicio del correo a las Antillas en 60.500 escudos. Se había salido López con la suya. Había dejado tirados en la cuneta a sus competidores, que le habían servido para consolidar su postura de fuerza, y había conseguido mejorar la subvención. Ahora iba a empezar a ver todo el país lo que era capaz de hacer el genial comillano (2).

(2) La Sala 4.^a del Tribunal Supremo, el día 4 de diciembre de 1871, fallaba en apelación el recurso presentado por Mitchell, basándose en que, si bien no se le autorizó en su día por el Gobierno español a la importación de buques extranjeros a su nombre para poder cumplir el contrato, bien pudo haber fletado para ello buques españoles o haber celebrado subcontratos con navieras españolas. No existió, pues, la incongruencia que alegara en su defensa Carlos Mitchell.

El 28 de abril, es decir a los doce días, se transforma la empresa de vapores correos trasatlánticos de Antonio López en sociedad colectiva; el 7 de mayo trasladaba su domicilio social de Alicante a Barcelona y el 15 de junio todas las unidades de su flota cambiaron de matrícula a la Ciudad Condal ya para siempre. El 30 de agosto de 1868 se concedían, con carácter definitivo y por los diez consabidos años, los servicios ultramarinos a la nueva naviera catalana de A. López y Cía.; aunque, a decir verdad, llevaba ya bastantes años con sede efectiva en Barcelona, que era el vórtice alrededor del cual giraban los vientos de todos los negocios del que iba a ser pronto Marqués de Comillas.

Cuando López tuvo en firme en sus manos el contrato de comunicaciones, empezó a desarrollar inmediatamente todo el ambiciosísimo programa que había venido elaborando durante los seis años de su primera experiencia trasatlántica. Y ese programa se extendía en dos direcciones: una principal, que era la expansión de los servicios con el aumento de las unidades de la flota, y otra secundaria, la de la creación de una infraestructura naval propia al servicio de aquélla, que es lo que vamos a considerar en este breve trabajo.

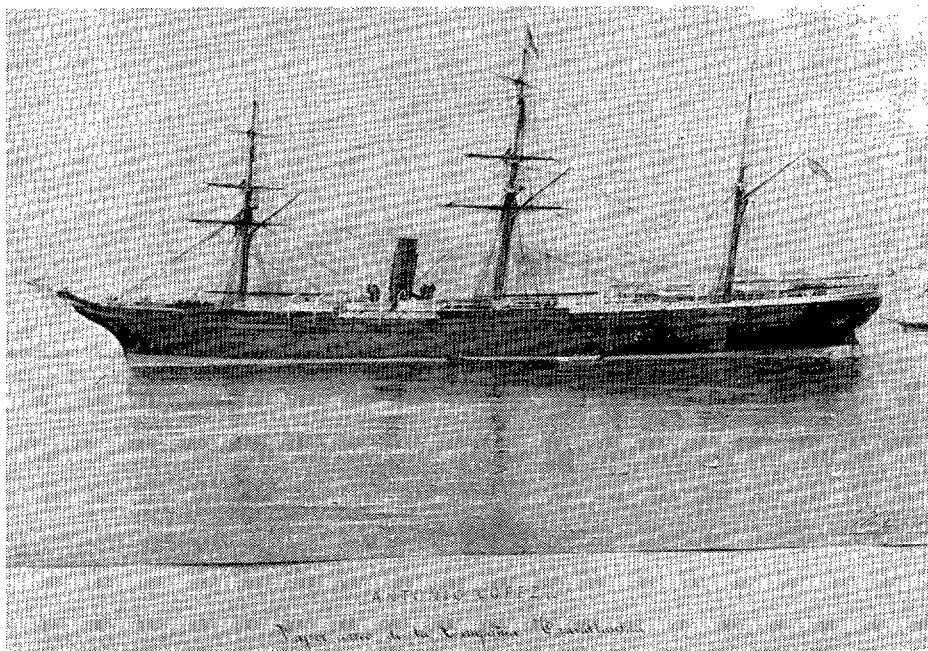
Los primeros buques encargados para la línea mediterránea que enlazaba el ferrocarril de París a Marsella con el de Madrid a Alicante, con escalas en Barcelona, Málaga y Cádiz, fueron el *Madrid* y el *Alicante* en 1857, que se unieron al *Marsella* que había sido ordenado dos años antes para otro armador. Estos barcos se construyeron en el astillero de Archibald Denny, el octavo hijo de William Denny, que en 1853, en sociedad con John Mc'Lean, montó sus propias gradas en el Church Yard para armar cascos de hierro. La supervisión de los trabajos de estas unidades se llevó a cabo por Don Patricio de Satrústegui, colaborador íntimo y socio de Antonio López, que fue quien llevó personalmente las relaciones con el astillero.

En 1863, nuevamente, Satrústegui, que es además ingeniero, contrata ahora con Peter Denny la construcción de la hermosa pareja de trasatlánticos para la línea de América: *Príncipe Alfonso* e *Infanta Isabel*, de 3.350 toneladas de emplazamiento, que van a sustituir a las bajas que se van produciendo en la lista de los antiguos correos de la Trasatlántica belga, comprados de prisa y corriendo, con los que López comenzara en 1862 a prestar los servicios trasatlánticos de comunicaciones. Poco después repetiría el encargo con un tercer buque casi gemelo a la pareja anterior: el *Antonio López* (1.º).

Peter Denny era el séptimo hijo de William, al que sucedió en la presidencia de la empresa y levantó las gradas de Leven en 1864, llegando a ser una de las primeras figuras en el mundo de la construcción naval de entonces y en general en el mundo naviero y en la banca británica, en donde se le llamaba *Pedro el Grande*.

Ya para entonces habían alcanzado las gradas de Denny notoria fama en la construcción de buques para el transporte de pasajeros. El *Infanta* y el *Príncipe* se contrataron para ser entregados en un plazo de nueve meses

desde la firma del contrato y con unas penalidades por retraso de 30 libras diarias. El *Príncipe* se botó el 3 de abril de 1863 y se entregó el 30 de junio en Cádiz. El *Infanta* se botó el 21 de julio y llegaba a España, concretamente a Santander, el 21 de septiembre, en donde lo esperaba el propio Antonio López.



Acuarela de Monleón. (Museo Naval. Madrid.)

La verdad es que, a pesar de la durísima gestión de Satrústegui, que volvió loco a Peter Denny y no le dejó pasar ni una sola, Antonio López quedó muy satisfecho de los barcos de Dumbarton, que eran la envidia de todo el mundo y prestigiaron el pabellón español en el Atlántico. Se había creado ya un lazo indestructible entre la casa López y Denny que iba a durar muchísimos años (3).

El 31 de mayo de 1864 la Reina concedía a Antonio López la Gran Cruz de Isabel la Católica por el acierto y el excepcional empeño puesto en la consolidación, de una vez por todas, de los servicios trasatlánticos, tan necesarios para la metrópoli y para las islas, tanto desde el plano comercial como desde el militar y el político. Pero unos meses antes le había sido

(3) La trasatlántica llegó a tener en sus listas a lo largo de su historia los siguientes buques de pasaje construidos por Denny:

Alicante (1.º), Madrid, Marsella, Infanta Isabel, Príncipe Alfonso, Antonio López (1), Alfonso XII (1), Antonio López (2), Ciudad de Santander, Cataluña, Isla de Cebú, Buenos Aires, Montevideo, Alfonso XIII (1.º), Reina María Cristina, León XIII, San Fernando, Colón (1.º), Alicante (2.º), Covadonga (1.º), Antonio López (3.º), Infanta Isabel de Borbón, Alfonso XIII (2.º).

concedida igual condecoración a Peter Denny, *constructor de los correos y transportes de la Marina de Guerra de España*, según decía la orden de concesión, de donde se infiere el acierto con que estos astilleros británicos habían cumplido y seguían cumpliendo con los encargos del Gobierno español y sus concesionarios de servicios, tanto en la construcción como en la reparación de los vapores. Análogamente había sido distinguido Denny por los Gobiernos de Bélgica y Portugal.

¿Qué transportes de la Armada eran esos construidos por Denny? Perpetenecían al lote importado por Mac Crohon bajo el gobierno de O'Donnell y fueron, al menos, el *San Francisco de Borja*, el *San Quintín*, el *Patiño* y el *Marqués de la Victoria*. El *San Quintín*, en 1881, volvió a ser reconstruido totalmente en Denny e incluso se le montó allí un nuevo equipo propulsor.

También Antonio López, a raíz de la entrega del primer *Antonio López*, encargó en Denny la remodelización del *Puerto Rico* con instalación de nueva maquinaria, construida por el propio astillero.

Pero era evidente que Escocia, por muy buena armonía que existiera con Denny, y por muy buena calidad que en sus trabajos ofreciera, no era la base apropiada, ni podía serlo en el futuro, para las reparaciones y las recorridas de final de viaje de los trasatlánticos españoles, estando fuera de los itinerarios de éstos y tan alejada de Cádiz, que era por entonces el punto de arranque de la línea.

En aquella época no existían en la Península más diques secos que los de las bases de los Departamentos, que eran de propiedad de la Armada, y varios carros varaderos civiles repartidos por diversos puntos del litoral. Hay que tener en cuenta que el pequeño desplazamiento en rosca de los buques de entonces —primeros vapores y veleros— permitía hacer uso generalizado de este sistema de varado en seco, así como del clásico de dar la banda para el forrado y carenado de los cascos de los veleros. La llegada de los grandes vapores de casco de hierro, con esloras superiores a 60 metros y entre las mil y las tres mil toneladas, hizo cambiar radicalmente el panorama. El primer dique seco civil fue el de San Mamés, en Bilbao, que se inauguró en 1868 y que sería, con el paso de los años, el origen de los diques de Euskalduna en Olaveaga. Había tanteos, como luego veremos, en Santander y Barcelona, pero en la práctica nada.

Es claro que los diques de San Mamés no eran solución por su distancia a Cádiz, por sus cortas dimensiones y porque para ese viaje eran mucho mejores las alforjas de los diques del Ferrol, que ya venían siendo utilizados por los correos que gozaban en este punto de trato preferencial como las unidades de la Armada (4). Había, pues, que desechar esta idea.

Antonio López, con su entorno económico en Barcelona, quería a toda costa apoyarse en la empresa catalana para solucionar este problema y tanteó muy seriamente la posibilidad de establecer su base naval en la capital barcelonesa. No hay que olvidar que el colosal encumbramiento del

(4) Los diques de Olaveaga tenían 287 y 230 pies de eslora por 50 y 100 de manga cada uno, respectivamente.

en cuatro años. En este decreto se establecía que *los buques de la Marina Mercante o de particulares podrán hacer uso del dique cuando no estén ocupados con los de la empresa, mediante unas tarifas establecidas por ésta y los del Estado podrán servirse de él en caso urgente con preferencia a los de los particulares, aplicándoles una tarifa especial*. Este decreto lo firmó Don Amadeo I con ocasión de su visita a la capital del departamento ferrolano en donde visitó la fragata *Amadeo* que precisamente estaba en dique seco (5).

La zona destinada estrictamente a la factoría tenía 80.400 metros cuadrados, limitaba por el norte con el fuerte de Matagorda y el camino militar que corría por el borde de la playa de la Cabezuela, enlazaba por el oeste con el fuerte del Caño y al sur la cerraba el Caño de María con el muelle de prolongación de los ferrocarriles. Realmente los terrenos de la que luego sería Compañía Trasatlántica se extenderán por el norte hasta el río San Pedro, en el inmenso coto de la Algaida, y por el sur hasta las salinas del Consulado.

La gran factoría naval de Matagorda, frente a Puntales y a mitad del viaje entre La Carraca y Cádiz, fue una obra, como todas las que emprendía Antonio López, espectacular y, precisamente por lo ambicioso del proyecto, hubo de ser prorrogado en el mes de agosto de 1876, por dos años más, el plazo contractual de terminación de las obras anejas al dique.

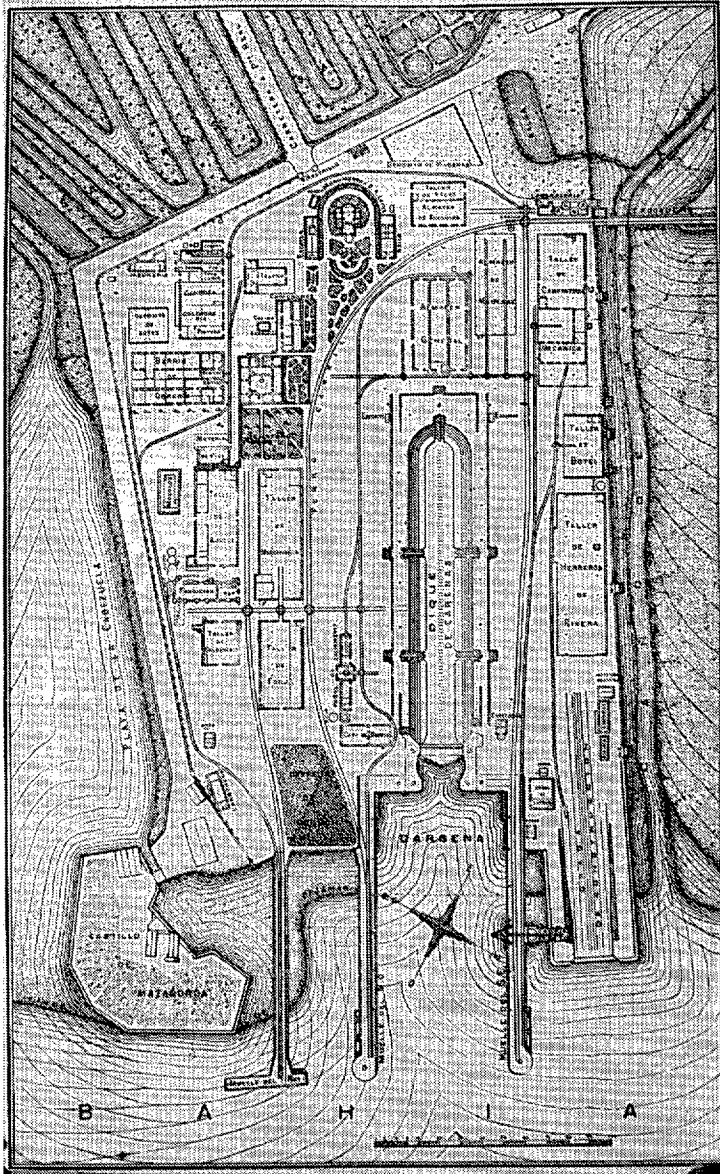
El dique de carena era zampeado y tenía 165 metros de eslora y 20 de manga, y el varadero anejo era capaz para buques de hasta 41,5 metros de grada y 3,3 de calado. Había una dársena de antedique formada por dos muelles de madera y varios muelles de atraque y estaba toda la factoría enlazada con vías de ferrocarril de la red general. Había un depósito para carbón de Cardiff, almacenes para alijar cargamentos, talleres de forja, de fundición, de calderería, de carpintería y casa de bombas.

Dirigieron la construcción los ingenieros ingleses Bell y Miller, de Glasgow, juntamente con el español Don Eduardo Pelayo, que habría de acometer también más adelante la obra de los muelles de Santander y fue preciso realizar el dragado de un canal en la bahía para facilitar el acceso de los buques mayores hasta el antedique y los muelles de armamento. La obra costó, al parecer, treinta millones de reales, es decir, casi tres veces más de lo inicialmente presupuestado.

El 24 de marzo de 1877, todavía reciente el dolor de López por la muerte prematura de su hijo Antonio López Bru, predestinado para llevar las riendas del emporio económico de su padre, tuvo la alegría de recibir en el Trocadero al Rey Alfonso XII que fue a visitar las obras. Don Alfonso acababa de llegar a Cádiz con la escuadra, después de realizar un viaje por el Mediterráneo visitando Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Palma, Almería, Málaga y Ceuta. En la bahía estaba también fondeada una escuadra inglesa con su insignia en el *Minotaur*. Cuatro barcos

(5) Esta fragata blindada empezó llamándose en 1863 *Príncipe Alfonso*, después fue *Sagunto*, más tarde *Rey Amadeo I* y finalmente volvió a ser *Sagunto* hasta el fin de sus días.

PLANO GENERAL
DE LA
FACTORÍA DE MATAGORDA
EN EL AÑO
1900.



ción que posee el proponente en el Trocadero, talleres a los que proyecta dar el desenvolvimiento necesario para que unidos al astillero, puedan servir de base antes de mucho a la construcción de buques de hierro, industria que tanto ha de contribuir a la vitalidad y progreso de nuestra Marina, dependiendo en la actualidad de los astilleros ingleses.

El 31 de octubre de 1879 volvió de nuevo a visitar la factoría el Rey Alfonso XII. Salió de Madrid el 22, a recorrer las zonas afectadas por las inundaciones en la vega murciana, y embarcó a bordo de la *Numancia* en Cartagena el 24. Zarpó ésta junto con la escuadra y llegó a Cádiz el 27. El Rey, a bordo del cañonero *Salamandra*, visitó el arsenal de La Carraca, San Fernando y finalmente el complejo de Matagorda, deteniéndose en todas las instalaciones. Después, siempre a bordo del *Salamandra*, llegó hasta Sevilla.

Se conservan varios cuadros y grabados de Matagorda de esta época. Hay uno, propiedad de Astilleros Españoles, heredera de la factoría, que se repartió en aquellos años con bastante difusión y que es una vista de pájaro con el astillero muy pormenorizado, un gran correo en el antedique, varios vapores más y algunos candrais por la bahía. En él se puede ver el antiguo fuerte de Matagorda convertido en depósito de carbón.

En casa de Doña María Antonia de Satrústegui, en Comillas, existe un óleo de grandes proporciones firmado en 1877 por Núñez Jaureguizar, que es una composición ideal de la factoría con toda la flota de López evolucionando frente al Trocadero, en primer término. Aunque es de escaso mérito artístico, tiene un valor documental extraordinario y fue adquirido hace bastantes años por Don Patricio de Satrústegui y López. Por mil casas de Cádiz tiene que haber también importantes recuerdos vivos de los años primeros de la factoría.

Después de muerto Antonio López, se acordó levantarle una estatua a la entrada del dique, en donde había también una pequeña capilla, según creo recordar. La estatua, de bronce, de dos metros de altura, se erigió en 1892.

En 1869 comenzó la línea de Cuba a hacer escala en Santander, una vieja aspiración de López desde que comenzara el servicio. De hecho, de forma esporádica alguno de los correos que iba a limpiar fondos al arsenal de El Ferrol, continuaba después hasta Santander en donde recogían el importantísimo contingente de pasajeros de La Montaña, Las Vascongadas y Asturias, que de ordinario tenía que hacer el viaje con billete corrido en los vapores de Butler hasta Cádiz para transbordar allí a los correos. En 1869 se estabiliza, pues, la salida mensual de Santander, que se mantuvo definitivamente apoyada principalmente por los movimientos de embarque y repatriación de Cuba de tropa de las guarniciones y acantonamientos del norte de la Península, y por ello dispuso de su muelle particular en la nueva zona de Maliaño, de la que era concesionario el Marqués de Manzanedo, próxima a la que todavía hoy se llama calle de Antonio López, algo apartada ya de la línea de atraques.

Pero está claro que el ramal norte necesitaba un punto de apoyo, si no tan importante como el de Cádiz, sí por lo menos lo suficiente como para dar servicio a los buques con independencia y desahogo, principalmente en las operaciones de recorrida y carboneo. Otra cosa sería el dique seco, como vamos a ver en seguida.

En 1850 había comenzado en Santander una ambiciosa obra portuaria que consistía en la construcción de un carenero y gradas de construcción y reparación en la zona de Dos Hermanas —hoy ya inexistente— entre la punta de San Martín y Las Higueras. Los trabajos se desarrollaron con una lentitud directamente proporcional a su importancia, suspendiéndose y reemprendiéndose una porción de veces. En 1872 se otorgó al concesionario una última prórroga y, al quedar incumplida, caducó la concesión en 1877. Dos años después hubo otro intento de resucitarla, sin mejor éxito.

Pero además, en 1862 uno de los socios de Antonio López, Don Angel Bernardo Pérez, que era también armador de veleros, junto con otros tres más presenta un proyecto de construcción de un dique seco, cuya idea —que entonces no prosperó— pasó a incorporarse al Plan Orense, un revolucionario proyecto general del primer ingeniero de la Junta de Obras del Puerto de Santander constituida el 6 de junio de 1872. Posteriormente en 1878 se aprobaría el Plan Lequerica, que recogía la construcción del dique público en lo que hoy es la playa de La Magdalena, es decir, a la entrada del puerto (9).

Así pues, Antonio López no tenía por qué preocuparse en cuanto a dique seco, pero sí en cuanto al resto de la infraestructura en la base.

El día 11 de noviembre de 1874 presentó una solicitud Don Joaquín del Piélagos y Sánchez de Movellán, futuro yerno de Antonio López y gestor en la firma Pérez y García, consignataria de López en La Montaña, para llevar a cabo el relleno de la costa norte de la bahía de Santander desde la punta de San Martín hasta la punta de San Marcos, para instalar allí los muelles, almacenes, depósitos y talleres para sus buques.

El 16 de octubre de 1877 se aprobó la *petición para construir en la ensenada del Promontorio y al oeste de Punta Promontorio muelles, embarcaderos y almacenes para depósito de carbón y mercancías en los terrenos que resultan saneados de dichas obras.*

Si la experiencia demostrase que el avance de los mismos produjese en el buen régimen de la canal algún inconveniente o en el de la navegación en aquella parte de la bahía, la Empresa deberá introducir las reformas indispensables. Además deberá dejar la servidumbre precisa para el camino de circunvalación y servicio desde los muelles de Calderón hasta el extremo del Promontorio.

Como vemos con la sola lectura de la orden, había grandes reservas de tipo técnico respecto a la viabilidad del proyecto que desarrolló precisamen-

(9) En realidad el dique seco acabaría construyéndose en 1883 en San Martín, en un punto aproximado al previsto para el carenero de 1850. La obra fue muy costosa y difícil, y concluiría en 1908.

te Don Eduardo Pelayo, que tanto éxito había tenido en la construcción de Matagorda.

Y comenzaron las obras por la punta Este, es decir, al pie del Promontorio, en donde hoy se levanta la vivienda de Don Jaime Botín. Se construyó una gran escollera y se levantaron los muelles de madera sobre pilotaje, pero la obra no se llegaría a terminar, ni muchísimo menos. El proyecto preveía tres muelles salientes y en realidad sólo llegó a construirse el arranque general con uno. Los depósitos de carbón comenzaron a instalarse inmediatamente y el primer buque de línea que amarra en la base fue el trasatlántico *Coruña*, el día 20 de septiembre de 1881, un gran paquete de 3.500 toneladas de desplazamiento y más de 90 metros de eslora.

Coincidiendo esta efemérides con la concentración de Santander de otros seis barcos más de la flota de López, que el día 28 serían revistados por Alfonso XII en aguas de Comillas. El *Puerto Rico*, el *España*, el *Alfonso XII*, el *Antonio López*, el *Ciudad de Cádiz* y el *Gijón* desfilaron ante Su Majestad pegados a la costa en donde veraneaba el Monarca. El 5 de septiembre visitaba el Rey el *Antonio López* fondeado en Santander. En aquel verano glorioso para la saga de los López, se transfirió la titularidad del contrato de comunicaciones a la recién creada Compañía Trasatlántica.

En realidad, Antonio López no llegaría a conocer el fracaso de la estación santanderina, que, como hemos dicho, se suspendió a poco de comienzo porque los muelles no podían ser utilizados por los vapores a causa de la resaca que, a medida que avanzaba la construcción, empezó a observarse en aquel paraje y que recalaba de alta mar, reflejándose sobre el paramento de la escollera.

El resto de la zona de la concesión quedó convertida en un playazo de piedra y con el paso de los años se abandonó toda idea de su aprovechamiento, excepto en su parte oeste que se transformó en las gradas de construcción de los astilleros de Corcho. Una orden del 21 de abril de 1919 daba por extinguida la concesión y hoy, al cabo de un siglo, rellena la zona con una línea de muelles no comerciales, sirve de emplazamiento a la Escuela de Náutica, al Museo Marítimo del Cantábrico y al Instituto Oceanográfico.

Pero, como decimos, nada de esto vio Antonio López. Fallecía repentinamente la noche del 16 al 17 de enero de 1883 en su palacio de Puerta Ferrisa de Barcelona, cerrándose así uno de los capítulos más interesantes de la historia marítima y económica de España (10).

(10) La falta de gradas volvería a tentar a Trasatlántica, y el segundo marqués, Don Claudio López Bru, sería uno de los creadores de la Sociedad Española de Construcción Naval a la que aportó la factoría de Matagorda; desde entonces todas las unidades trasatlánticas nuevas se construirían en las distintas gradas de la Naval en toda España: *Santa Isabel*, *San Carlos*, *Manuel Arnús*, *Cristóbal Colón*, *Alfonso XIII*, *Juan Sebastián Elcano*, *Marqués de Comillas*, *Magallanes*, *Guadalupe*, *Ruiseñada* y *Comillas*. Se proyectó en 1920, sin llegar a más, la pareja de 23.000 toneladas *Cortés* y *Pizarro* y en 1964 la de 30.000 *Silos* y *Samos*.

Y la última tentativa la protagonizó el Conde de Ruiseñada en 1948, al comprar la mayoría de las acciones del astillero santanderino de Corcho Hijos, S. A. para Trasatlántica, a fin de efectuar en él las recorridas de la línea del norte. En 1958 fallecía inesperadamente Ruiseñada y en 1962 concluyó la luna de miel entre ambas empresas.