



EL SANTA ISABEL Y DON LUIS CEBREIRO: UNA TRAGEDIA Y UN HÉROE

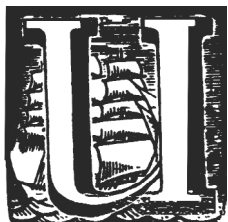
José Ramón SOTO RODRÍGUEZ



*Los dioses tejen desdichas para que a las futuras
generaciones no les falte algo que cantar.*

(Homero, *Odisea*, VIII).

Prólogo



Un amigo y compañero (por ese orden: a los amigos los elige uno; los compañeros y los cuñados aparecen ahí, por generación espontánea, sin que uno tenga nada que ver) puso en mis manos un libro que engrosó su biblioteca cuando desempeñaba el destino de comandante militar de Marina en una de las rías bajas, editado con un primor propio de tiempos ya idos. El libro es, no obstante, de 1998; su autor Xosé María Fernández Pazos, licenciado, profesor y periodista riveirense, enamorado de su villa y sus gentes, y el título de la obra, *Sálvora: Memoria dun naufraxio. A traxedia do Santa Isabel*, que no precisa traducción.

El libro, continente de historia, leyendas, geografía, es, a la postre, un canto a la generosidad y heroísmo de un pueblo y sus gentes. Está escrito con rigor y amenidad, pero, sobre todo, con mucho amor, y, prácticamente, agota el tema. Se lee de una sentada, pues uno queda enganchado a las primeras de cambio. Lo que no pasaría de ser la constatación de una nueva tragedia náutica en este *mar de homes* se convirtió en su medianía, para quien esto escribe, en un caso con unas características muy especiales, que hicieron que el interés, prontamente alertado, subiese de grado al conocer la personalidad de

uno de los protagonistas —quizá el más señalado—, padre de otro compañero, muy prematuramente desaparecido y del que nos ocuparemos llegado el momento.

El escenario

La gran ría de Arosa, donde muere el Ulla, segundo río más caudaloso de la Comunidad, con una enorme cuenca que tiene presencia en tres de las cuatro provincias gallegas y en cuyas orillas se cosecha un humilde pero honesto vino, es de una hermosura fuera de discusión. Abrazada por multitud de villas, pueblos, aldeas, puntas, playas, calas, islotes y recónditos esteros, es un colosal fondeadero, y buena parte de sus aguas las cubren las peculiares y sedentarias bateas, primer estadio de la próspera industria del mejillón en sus múltiples variantes, cuando la toxina de la marea roja, más habitual de lo deseado, permite su recolección. El mundillo de esta explotación tiene sus muy especiales características, con unas embarcaciones sui géneris, únicas, dominadoras de las aguas interiores, en modesta, callada y desigual competencia con otras muy veloces, dedicadas a un muy lucrativo e ilegal comercio, que mina la bien ganada fama marinera de las gentes de sus orillas. Durante mi breve paso por la Comandancia Militar de Marina de Villagarcía, se contaban por decenas las embarcaciones requisadas que dormían el sueño de los justos en el patio de la dependencia, fruto del directo y arrojado *modus operandi* del comandante de aquella época.

La banda norte es La Coruña, y la sur, Pontevedra, y su portazgo, o fielato, le corresponde a la isla de Sálvora, escenario final de la tragedia. En la época de la estancia de mi brigada en la escuela no estaba de moda esta ría, por lo que apenas entramos un par de veces por sus sucios accesos, en aquellos viernes de vergonzantes mascaradas, huevos duros en plato de aluminio y goteo de aceite de la maquinilla de levar de aquellos marinerazos destructores («¡los de Máquinas, a máquinas!»), cuando antaño era recalada habitual para los HMS, cuyas historias perduran en la memoria colectiva de la ciudad que toma su apellido del nombre de la ría, Villagarcía.

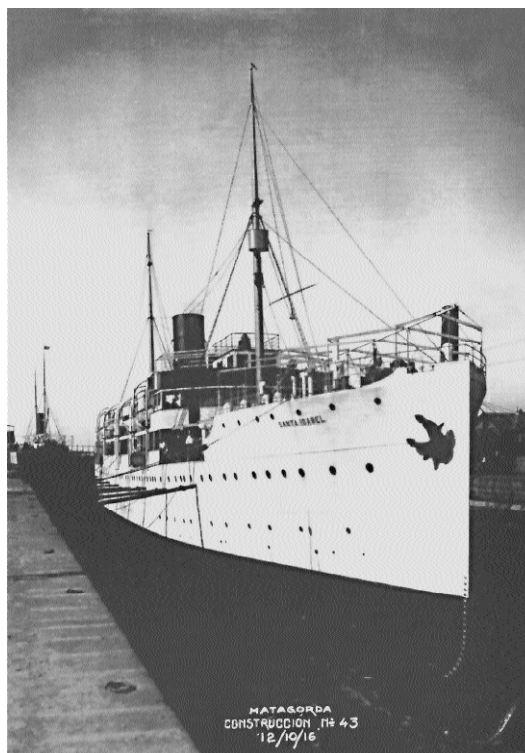
Durante la época del naufragio que nos ocupa la isla estaba habitada por unas sesenta personas, que colmaban las edificaciones que constituían la aldea y que, en estado de abandono, todavía perduran. Su condición de propiedad privada —con las servidumbres que la ley impone— contribuyó a la conservación de algunas especies únicas de flora y fauna. Allí, hace medio siglo, el escritor José María Castroviejo, autor de una impagable *Galicia. Guía espiritual de una tierra*, abatió un faisán salvaje (¿el último?) con el preceptivo permiso del marqués, quien puso como única e innegociable condición que llegase a la mesa cocinado por el impar Álvaro Cunqueiro. Pero ésta es otra historia.

Ni que decir tiene que el cordón umbilical que unía a las gentes que usufructuaban la isla en los primeros años del siglo XX con la civilización lo constituían sus propias embarcaciones, las autóctonas, populares y únicas dornas, cuya sola mención retrotrae a los de mi generación a evocar la figura de aquel espigado y braquicéfalo (¿o era dolicocefalo?) profesor sueco que intentó — con algunos en vano — enseñarnos inglés. Estas dornas, que tendrían una actuación decisiva tras el naufragio, eran el único medio para acercar a los isleños a Aguiño por el norte o a O Grove por el sur, y cuando las fechas lo requerían, a Riveira, centro de aprovisionamiento cuando había con qué aprovisionarse. Esta villa, en la toponimia actual Santa Uxía, fue el último destino para la mayor parte de los cadáveres recuperados en el naufragio los primeros días, pasados los cuales ya eran enterrados en la parroquia de la playa en que aparecían, por razones obvias.

La isla, ya fuera de puntas, está abierta a todos los vientos y temporales que proceden de los cuadrantes tercero y cuarto; es decir, a todos. Contaba, desde 1852, con un modesto faro, que fue actualizándose a medida que la técnica avanzaba. En 1904 la Comisión de Faros determinó la edificación de uno nuevo, que no fue inaugurado hasta diciembre de 1921, once meses después del naufragio del *Santa Isabel*. ¿Les suena esto?

El actor principal

El año 1914 el consejo de administración de la Compañía Trasatlántica Española, con sede social en Barcelona, decidió la construcción de dos nuevos vapores para cubrir la línea Bilbao-Cádiz-Canarias-Fernando Poo, con los que ampliaría una flota ya numerosa. Eran años de masiva emigración a Suramérica, especialmente a Argentina y Uruguay. La escala en Cádiz propiciaría el trasbordo del pasaje a otros buques más aptos y capaces para cruzar el charco. Las naves, cercanas a



TEMAS GENERALES

las 2.500 toneladas de desplazamiento, se llamarían *Santa Isabel* y *San Carlos*, y se dedicarían a transporte de pasaje y carga general, con un coste de seis millones de pesetas cada construcción. Sus vidas fueron dispares: mientras nuestro protagonista no pasaría de la infancia, su hermano, el *San Carlos*, alcanzaría la senectud tras muchos avatares, incluidos sucesivos cambios de nombre y de compañía.

En fin, el 28 de octubre de aquel mismo año, mientras en Europa se escenificaba una nueva demostración de la incapacidad del hombre para vivir en paz, una nueva demostración de su innato apego por la barbarie, en Cádiz, en los Astilleros de Matagorda, se ponía la quilla de nuestro buque, el vapor-correo *Santa Isabel*. Con una eslora de 88,85 metros, una manga de 12,19 y un calado de 6, estaría en condiciones de transportar a cuatrocientos pasajeros más sus ochenta tripulantes. El buque, como hijo de su época, contaba con todo el lujo de que se disponía entonces. Las fotos de sus salones y camarotes así lo demuestran y cuesta mucho hacerse la idea de un barco y no de un hotel.

En el segundo semestre del año 15 fue botado y catorce meses más tarde entregado a la Compañía. Sus 1.350 caballos de vapor movían dos hélices de cuatro palas que le permitían alcanzar los 12,5 nudos. Para aprovechar los vientos contaba con cuatro velas, modestas y testimoniales. El viaje inaugural fue Cádiz-Barcelona, con una forzada escala de unos días en Valencia, para reparar algunas averías producto de la mala calidad de ciertos metales, como atestiguó el inspector de la compañía y que nada tuvieron que ver con su futura pérdida.

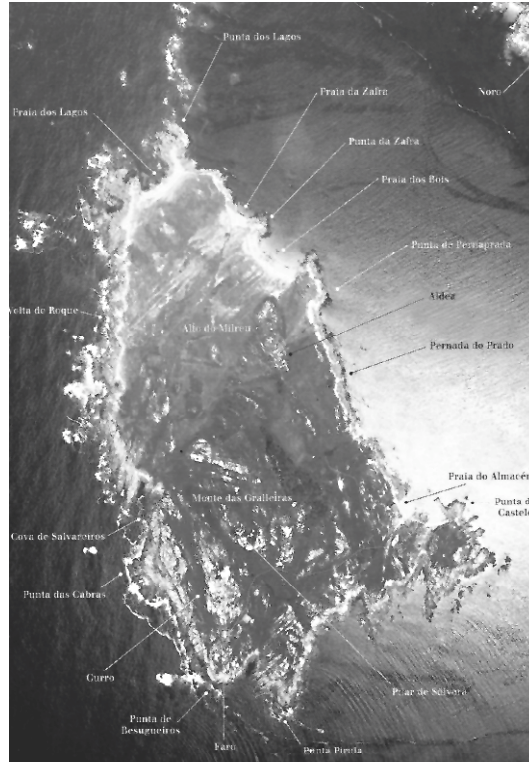
La tragedia en un solo acto

A los cuatro años de edad, en diciembre de 1920, iniciaba desde su patria chica, Cádiz, el que sería su último viaje, alcanzando Pasajes y perdiéndose en el tornaviaje. Su jovencísimo capitán era el barcelonés don Esteban García Muñiz; primer oficial, don Luis Lazaga; segundo oficial, don Luis Cebreiro; maquinista, don Miguel Calvente; telegrafista, don Ángel Lozano; agregado, don Carlos Verdier; médico, don Francisco Bosch; sobrecargo, don Mariano Figueras, y capellán, reverendo don Antonio Pescador. La juventud del capitán no era óbice para que se le considerase un experto marino: éste era su sexto viaje en la línea y había iniciado su ininterrumpido contacto con la mar a los catorce años. En resumidas cuentas, que con el tiempo habitual en esta época del año y tras tocar varios puertos del Cantábrico, entraba en La Coruña con las primeras horas del año 1921. La gran mayoría del pasaje la constituía emigrantes de todo el norte (incluido el interior) peninsular. Los gallegos, permanentes líderes en el triste *ranking* de la emigración, embarcarían, preferentemente, en Vigo. El calendario de estas escalas intermedias estaba condi-

cionado por la necesidad de estar en Cádiz a fecha fija para el trasbordo del pasaje a los trasatlánticos.

A las 1300 horas, en lugar de a las 1600 previstas, el *Santa Isabel* dejaba la Torre de Hércules por babor y salía al encuentro del temporal del habitual SW que saltaría aquella noche. A 020030 ENE 21 se tomó situación por Ons, Corrubedo y Sálvora, estableciéndose aquélla tanto avante con Sálvora, ocho millas. La mala visibilidad y la mucha mar que se recibía por estribor hacían que el andar fuese escaso. El capitán perdió de vista la única luz de referencia, la de Ons, y cuando intuyó las rompientes por la proa y ordenó atrás emergencia ya era tarde. El *Santa Isabel* montó el bajo de La Pregar, en la esquina SW de la isla de Sálvora. Con sólo andar 200 yardas más, hubiese librado. Eran las 0150 del 2 de enero de 1921. La mar depositó la popa sobre el lecho y el barco empezó a hundirse de proa. Al cuarto de hora de la varada se quedó sin energía eléctrica, por lo que cesaron la sirena y el SOS. El radiotelegrafista, que fallecería en el siniestro, sólo pudo transmitir «Estamos encima de las rocas de Salv...». Finisterre recibió este confuso e incompleto mensaje, lo mismo que el buque francés *Flandre*, que trató inútilmente de obtener la situación del entonces presunto naufragio. Quien sí comunicó a Finisterre el avistamiento del palo de proa del *Santa Isabel* fue el vapor *Cabo Menor* en tránsito de Villagarcía a La Coruña, aunque ya era demasiado tarde. Esa maldita noche algún barco tuvo un comportamiento, cuando menos, dudoso. Su nombre debería aparecer aquí, pero... ignorémoslo.

Tras el naufragio, el capitán dispuso las medidas de salvamento. A 0230 se arrió el bote número 6. La mar lo destrozó contra las piedras, lo que se supo con las luces del ansiado pero tardío crepúsculo de enero. Se ahogaron todos sus tripulantes, entre ellos el agregado de 16 años Carlos Verdier, Carlitos para



Isla de Sálvora.



Luis Cebreiro.

la tripulación. La noche transcurrió en una continua lucha contra la mar, el rugir del temporal y las tinieblas. El capitán fue arrojado del puente por un golpe de mar. Se aferró al trinquete y en su cofa pasó más de seis horas, con su paje de 14 años y otro joven marinero. De madrugada quedaban a bordo unas cincuenta personas (prácticamente los supervivientes), todas, luego se verá, bajo la inmensa humanidad protectora del segundo oficial. A 0830 el barco, víctima, suponemos, de brutal arrufo, se partió en dos. Las cifras oficiales fijan en 213 los ahogados y desaparecidos, la mayor parte de los cuales pereció víctima del pánico, tras intentar salvarse entre las piedras. Como sucedió en múltiples ocasiones, el

afán por alcanzar tierra firme llevó a aquellos desgraciados a entregarse a la mar sin esperar la luz del día. Bien es verdad que los que el siniestro pilló en el interior del buque, en la zona de proa, también perecieron. Se contaron 56 supervivientes, la mayor parte de los cuales debió su vida a los héroes que saldrán a relucir más adelante y que siempre, en todo lugar y circunstancias, aparecen, sean anónimos o tengan, como en esta tragedia, nombre y apellidos.

Matizando el libreto

La isla de Sálvora contaba en 1921 con un pequeño y viejo faro, de planta hexagonal, geometría idónea para minimizar las embestidas del temporal. Su farero era el castellanense don Tomás Pagá. Durante aquella tétrica noche oyó inesperados y luego insistentes gritos que junto a los ladridos de los canes le obligaron a dejar su seguro abrigo. Cuando sus ojos se acostumbraron a la oscuridad, entre los rociones divisó la sobrecogedora imagen del *Santa Isabel*. Tras hacer señales hacia el buque con su linterna, se lanzó hacia la aldea, distante unos tres kilómetros. Se dio la malhadada circunstancia de que esa

noche sólo dormían en la isla unas veinticinco personas, todos niños y gente madura, pues el mocerío se hallaba en Riveira, a donde habían ido para pasar la Nochevieja, no pudiendo regresar por mor del temporal. Tan pronto como el farero dio la alarma, la aldea se puso en acción. Ya eran, no obstante, la cinco de la madrugada. El grupo más numeroso se dirigió por tierra al sur de la isla. Unos hombres armaron la mayor dorna disponible y la echaron al agua; eran José Parada, Manuel Caneda y Francisco Oujo. En un gesto que nos parece extraordinario, tres mujeres de 14, 24 y 32 años, María Fernández Oujo, Cipriana Oujo Maneiro y Josefa Parada, salieron hacia la playa dos Bois, en donde también armaron otra dorna, ésta menor que la de los hombres, y rodearon la isla, llegando hacia las ocho de la mañana a las proximidades de lo que quedaba del *Santa Isabel*. La actuación de estas dos dornas fue decisiva en el salvamento de varias decenas de naufragos: sus continuas idas y venidas del pecio a la playa del Almacén remolcando a los naufragos con vida, hicieron posible el final feliz para los ocupantes del bote número ocho y los extenuados supervivientes que permanecían a flote.

El ayudante de Marina de Riveira era don Gabriel Basterrechea Udaonda, alférez de fragata de la Escala de Reserva Auxiliar de las del Cuerpo General de la Armada, una escala creada en 1919 con suboficiales para paliar la escasez de oficiales de la Escala de Tierra. Basterrechea, que sería condecorado con la Medalla de Plata de Salvamento Marítimo y que alcanzó en su carrera el empleo de capitán de corbeta, fue informado del naufragio a 0830. Se dirigió presto al muelle donde, por pura casualidad, el pesquero *Rosiña* estaba listo para hacerse a la mar, pues pretendía ir a carbonear a Vigo.

Tras ordenar Basterrechea el alistamiento de los pesqueros disponibles, el *Rosiña* se dirigió a las proximidades del *Santa Isabel*, a donde llegó alrededor de las 1030. En su navegación en demanda del naufragio fue sorteando cadáveres, a los que no atendió en su afán por acercarse al buque, a cuyo palo de proa se encaramaban los tres hombres citados. Aunque no por el *Rosiña* — era imposible acercarse a él entre las piedras —, fueron salvados por otras embarcaciones menores.

El primer barco riveirense en alcanzar la zona fue, no obstante, el *Virgen del Carmen*. En los pliegos de cordel, tan populares en la época, se cantaban estos ripios en castrapo:

«Onde vas *Virgen del Carmen*
Con esa vela encendida.
Voy ver el *Santa Isabel*
Que anda por la mar perdida.»

Retrasemos ahora nuestros relojes unas cuantas horas y vivamos la tragedia dentro del corpachón del segundo oficial, don Luis Cebreiro López, siguiendo su declaración oficial. A medianoche Cebreiro entregó la guardia al

TEMAS GENERALES

primer oficial, don Luis Lazaga, con el viejo (según la tradicional jerga de la Marina Mercante: ¡y sólo 33 años!) en el puente. La situación del buque —bastante fiable: tres demoras— era, como ya se dijo, W Sálvora 8, rumbo S 013 E, es decir, 167, mar gruesa del tercer cuadrante, viento duro y chubascos. Tras su acostumbrada ronda, se metió en su camarote para tratar de descansar de la, seguro, agotadora guardia que acababa de rendir. Cerca de las 0200 un fuerte impacto y una tremenda vibración le anunciaron la varada. Salió precipitadamente de su alojamiento para ponerse a disposición de su capitán, quien ya había comenzado a dar las órdenes pertinentes para el salvamento, pidiendo a Cebreiro que agrupase al pasaje, lo mantuviese controlado y tratase de tranquilizarlo.

Los botes de estribor fueron destrozados por la mar. Del número seis, de babor, primero en ser arriado, se supo, con el alba, que se había perdido contra las piedras, pereciendo todos sus ocupantes. Ante las enormes dificultades para arriar más botes, Cebreiro optó por destrincar el número ocho y ordenar el embarco de todo el personal que se hallaba bajo su amparo. Un golpe de mar lo lanzó al agua, con la fortuna de que se mantuvo en su posición natural, quedando a flote y siendo gobernado por un viejo lobo de mar de Castiñeiras con sólo dos remeros. Como ya dijimos, la ejemplar y heroica labor de las dos donas permitió a esta gente alcanzar la playa y, por consiguiente, salvarse.

La mar también quiso hacer suyos a los pocos que ya quedaban en la toldilla. Un nuevo golpe de mar los echó al agua. Cebreiro, excelente nadador, metió a bordo del bote número ocho a un joven pasajero que no sabía hacerlo, negándose él a embarcar, alegando que su enorme corpulencia comprometería la ya precaria estabilidad del bote. Tras varias horas en el agua y fallidas tentativas para alcanzar a nado la costa, fue guiado por los gritos de los isle-



ños quienes, consternados, seguían sus angustiosos intentos y lograron dirigirlo a un lugar practicable. Al fin consiguió hacer pie, en un estado de total desfallecimiento. Fue llevado al faro nuevo, en construcción, donde se le vendaron los pies con los pañuelos de cabeza de las mujeres y se le abrigó con mantas, ya que la ropa disponible no servía para cobijar su enorme humanidad. Tras un reparador sueño, permaneció todavía unas horas en la isla, en la ingrata tarea de identificar cadáveres. Al cabo, embarcó en el *Rosiña* para su traslado a Riveira.

El profesor Fernández Pazos recoge —entre otros— los recuerdos de José Parada, nieto de una de las heroínas. Según él, cuando Cebreiro, cerca de las 1400 horas, se debatía en ímprobos esfuerzo por alcanzar una zona practicable entre las piedras, al ver a los lugareños que le seguían por tierra pensó, por un momento, en dejarse morir: a su mente afloró la sospecha, tantas veces leída o escuchada, de que actuarían como los tristemente célebres raqueros.

Cuando el instinto venció al escrúpulo y alcanzó tierra, constató el humanitario proceder de la gente, se abrazó al farero y, con un hilo de voz, dio las gracias y les instó a intentar salvar a la gente que se mantenía a flote.

Cae el telón

La narración de todo cuanto siguió al naufragio ocuparía mucho más espacio que el dedicado al mismo. Fácil es hacerse cargo de la conmoción que supuso en la zona esta tremenda tragedia. Riveira se volcó —cualquier otro pueblo haría lo propio— con víctimas y sobrevivientes. Allí se enterró a la mayor parte de los ahogados. Todos sus habitantes se entregaron en cuerpo y alma, abriendo sus casas para acoger a los salvados. El Ayuntamiento decretó luto, y las actuaciones desde el propio alcalde al más humilde vecino, recogidas por la prensa de la época, impulsaron una campaña a escala nacional de reconocimiento de heroicidades, unas puntuales y otras anónimas. Riveira recibió el título de «Muy Noble, Muy Leal y Muy Humanitaria ciudad».

Las tres mujeres citadas, más una cuarta (Cipriana Crujeiras) que actuó desde tierra, merecieron ser conocidas como «las heroínas de Sálvora», obteniendo cada una de ellas la Medalla de Salvamento Marítimo. Sin embargo, una de ellas, María Fernández, se quejaba amargamente al final de su vida de ciertas actitudes que —nacidas posiblemente de la envidia— ponían en duda la motivación meramente altruista y generosa de su actuación aquella noche.

Han pasado tantos años que es superfluo tratar de valorar las motivaciones primeras que impulsaron a aquellas tres mujeres a armar la dorna y echarse a la mar en una noche de temporal. La distancia desde la playa dos Bois hasta punta Besugueiros es enorme para afrontarla en aquellas condiciones y con aquellos precarios medios. Quizá —somos humanos y eran tiempos de miseria e ignorancia y en Sálvora vivían en el más absoluto aislamiento— en lo

exoneraron completamente al capitán de cualquier responsabilidad, resaltando el valor y entrega de oficiales y tripulación.

Los restos del *Santa Isabel* fueron vendidos como chatarra y los buceadores se encargaron de vaciar lo que quedaba a bordo, incluida la caja fuerte que contenía más de un millón de pesetas, de Santander a Cádiz. En el interior del buque quedaban los cadáveres de ochenta seres que no supieron, en unas circunstancias apocalípticas, alcanzar la cubierta para jugarse, a cara o cruz, la salvación.

Durante mucho tiempo, el segundo oficial, don Luis Cebreiro, uno de los oficiales más condecorados de la Marina Mercante, regresaría año tras año a Riveira para asistir a los actos fúnebres en memoria de las 213 personas que perdieron la vida en aquella trágica noche. También durante décadas los buques de la Compañía Trasatlántica Española hacían sonar sus sirenas cuando cruzaban frente a los bajos Besugueiros. La memoria colectiva conserva todavía hoy lo acontecido aquella madrugada y que tanto marcó a un pueblo, quedando grabado en los anales de la historia del país como una de las mayores tragedias acontecidas en nuestras costas.

Rematemos con las palabras oficiales de la Compañía: «(...) Dentro de la desgracia nos queda la tranquilidad de que este naufragio no es imputable a negligencia ni imprevisión alguna, sino solamente a fuerza mayor que excede a las humanas previsiones».

Don Luis Cebreiro: un nombre para la leyenda

En el mes de enero de 1991, quien esto firma tomó posesión del destino de comandante militar de Marina de la provincia marítima de Ferrol. En el mes de abril de 1993, con la solemnidad debida, tristeza, mucha tristeza y de manera, ay, definitiva, se procedió al arriado de la enseña nacional en los edificios que albergaban las ayudantías de Ribadeo, Vivero y Ortigueira. Uno, a quien, contrariando a aquel misántropo y cascarrabias que fue don Pío Baroja, sólo le gustaría presumir de amigos, los tuvo, buenos y algunos perdurables, en las personas de los patrones mayores de las cofradías de pescadores de (y cito de memoria, de Este a Oeste y de Norte a Sur) Ribadeo, Rinlo, Foz, Burela, Celeiro, Espasante, Cariño, Cedeira, el propio Ferrol y Pontedeume. De ellos ya faltan cuatro. Pues bien, cuando embarqué, como digo, en 1991, todavía se recordaba y era citado con un respeto reverencial y mítico el nombre de don Luis Cebreiro en el entorno, sobre todo, de la ayudantía de Vivero; es decir, del próspero puerto merlucero de Celeiro.

Nació don Luis en la calle Magdalena, del barrio histórico de Ferrol del mismo nombre, el 18 de junio de 1894, siendo sus padres el coruñés don José M.^a Cebreiro Sanjuán, alférez de navío, y la granadina doña Concepción López Fernández. En la pila bautismal se le impusieron los nombres de Luis

TEMAS GENERALES

José Ramón de la Purísima Concepción. Tenía, pues, 26 años cuando su profesionalidad, ética, generosidad, fortaleza y juventud lo convirtieron en héroe. En esa época su padre, capitán de fragata de la Escala de Tierra, desempeñaba el destino de Comandante de Marina interino de Gijón. Don Luis hizo su carrera de Náutica en Asturias. Tengo ante mí un certificado por el que se le reconoce como capitán de buque de vapor de la Marina Mercante desde el 24 de enero de 1920. En su documentación personal constan, también, sus embarcos en los siguientes vapores: *Joaquín Pelayo*, *Infanta Isabel de Borbón*, *Isla de Panay*, *Alicante*, *Ciudad de Cádiz*, *Reina María Cristina*, *Cristóbal Colón*, *Alfonso XIII*, *Serafín Ballesteros*, *Caruso*, *Carlos de Izaguirre* y *Habana*. Figuran, asimismo, certificados de diversos capitanes expresivos de sus manifiestas virtudes y de su capacidad profesional muy por encima de la media. Según leo, circunnavegó el globo en, al menos, tres ocasiones, y sólo en el vapor-correo *Cristóbal Colón*, de la Trasatlántica, hizo 36 viajes redondos a América.

Por su actuación en aquella noche del 2 de enero de 1921, en la que, según consta oficialmente, salvó a treinta personas, fue condecorado con la Medalla de Oro de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. Su propio padre (¿se imaginan ustedes su orgullo?) le impuso la medalla en Gijón. También se le concedió la Cruz de la Orden de la Beneficencia de primera clase con distintivo negro y blanco y la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo, que le impondría el mismo Alfonso XIII en diciembre del tantas veces mencionado año 21. La Cruz Roja también le otorgó su más alta condecoración. La Sociedad Española de Salvamento de Náufragos le concedió el premio García Martín. Para hacerse una idea más exacta de la personalidad de este oficial, anoten esto: con el dinero con que le premiaron diversas instituciones con motivo de su actuación en el naufragio del *Santa Isabel*, Cebreiro compró un copón que regaló a las misiones franciscanas en Marruecos.

La bien ganada fama de don Luis ya no pasó nunca desapercibida. Años más tarde protagonizó nuevos actos de arrojo y valentía, salvando a varias personas en dos accidentes, uno ocurrido en la ciudad de Santander y otro navegando por el Cantábrico, y en el que se lanzó al agua desde el puente de su propio barco. Su aureola se acrecentaba y no le abandonó jamás. Los homenajes que se le rindieron en estos años y en cualquier parte del globo fueron innumerables. De esta época se cuenta que en la playa de Salinas, en Avilés, las madres animaban a sus hijas a bañarse sin temor puesto que «está Luis en la playa, tontina».

En 1931 contrajo matrimonio con doña Juana González García, asturiana. En su viaje de novios fueron recibidos por S. M. don Alfonso XIII y por el Príncipe de Asturias, con quien don Luis tenía una relación mucho más que protocolaria.

El 24 de abril de 1933, Cebreiro eleva, en Avilés, instancia al ministro en la que solicita ser admitido al concurso-oposición para proveer cincuenta

plazas de oficiales de 2.^a del Cuerpo General de Servicios Marítimos. El ocho de agosto del mismo año el ministro, Luis Companys Jover, nombra a Cebreiro oficial segundo del Cuerpo General de Servicios Marítimos de la Subsecretaría de la Marina Civil, con categoría de jefe de Negociado de tercera clase. En octubre de 1934 se le destaca al puerto del Musel (Gijón) para atender el Despacho de Buques. El 20 de diciembre de ese mismo año se le concede la Medalla de Plata de la Villa de Avilés, por la defensa de su cercado ayuntamiento durante la Revolución de Asturias. Por estos actos también se le concede la Cruz del Mérito Militar con distintivo blanco. En marzo de 1935 pasa destinado a la Subdelegación de Pesca de Ortigueira. En febrero de 1936, por refundirse las subdelegaciones de Pesca con las Marítimas, toma posesión como subdelegado marítimo de Santa Marta de Ortigueira.

Su vida en la Marina de guerra

Tras el 18 de julio de 1936, su integración en la Armada se produce de manera implícita y automática, dado que el vicealmirante jefe de la Base Naval de Ferrol, por circular del 31 de agosto, cambia la denominación de su puesto de trabajo, pasando a ser ayudante de Marina.

El 18 de enero de 1937 solicita el ingreso en la Reserva Naval Movilizada, según consta en su Hoja Anual. Es el primer asalto del largo combate que entabló con la Administración para conseguirlo.

El 17 de junio de 1940 eleva nueva instancia solicitando el ingreso en la Reserva Naval y ser promovido al empleo de teniente de navío. De esta fecha figura un certificado del Comandante de Marina de Ferrol destacando, sobre todo, una cualidad que sería constante en todos sus destinos: el gran aprecio que por él sentía toda la gente de mar de sus distritos. Ese mismo mes el comandante general del Departamento eleva la instancia al ministro, apoyando de manera explícita y entusiasta el ingreso de Cebreiro en la RNM. A esto, responde el almirante jefe de Personal con una sentida negativa basada en la pertenencia del solicitante a un Cuerpo pendiente de reorganización.

En agosto de 1941 pasa destinado como ayudante de Marina de Vivero. Mucho tendría que ver este traslado con el fallecimiento de dos hijos del matrimonio en la villa de Santa Marta.

El profesor Fernández Pazos cita, de este periodo, la colaboración de Cebreiro en el rescate de un submarino alemán y de un buque inglés. Ninguna de estas acciones aparece en su Hoja de Servicios, si bien en un momento determinado —concretamente en su Hoja Anual de 1944— la Cruz de la Orden del Águila Alemana, con espadas, pasa a engrosar la nutrida lista de sus condecoraciones.

TEMAS GENERALES

Don Luis sigue insistiendo, año tras año, en su demanda. Por fin el ministro, almirante Regalado, lo asciende a segundo oficial asimilado a alférez de navío, con fecha 2 de marzo de 1950 y antigüedad de 16 de junio de 1942.

En la primavera de 1951, según relata Juan Donapetry, Cebreiro es alertado por un marinero de Covas, en la misma ría, de que mientras andaba al calamar en un día claro, vio en el fondo los restos de lo que parecía un buque hundido. Ni corto ni perezoso —era su estilo—, don Luis se dirige al punto señalado y él mismo se zambulle, tocando con sus manos los restos de lo que era la fragata *Magdalena*, hundida junto con el bergantín *Palomo* el 2 de noviembre de 1810 en una inmensa tragedia en la que se perdieron, nada más y nada menos, 550 vidas. Cebreiro inició así el camino para la recuperación de los restos de la *Magdalena*, parte de los cuales se depositan en el Museo Naval de lo que anteaer era ciudad departamental, ayer capital de la Zona Marítima del Cantábrico y hoy... En junio de ese mismo año se le concede la Medalla de Plata de Premio de Salvamento de Náufragos «por los auxilios prestados a varias embarcaciones de pesca, con fuerte huracán, a la altura de la isla Coelleira el día 21 de mayo».

En octubre del 52 asciende a oficial 1.º, asimilado a teniente de navío, con antigüedad de 15 de julio, y se le confirma en su destino.

El 7 de agosto de 1958 es ascendido al empleo de jefe, asimilado a capitán de corbeta. El 18 de junio de 1964 pasa a la situación de retiro.

Durante sus muchos años en Vivero, no descansó jamás en su afán por buscar el bienestar de la gente de mar. Creó la Escuela de Flechas Navales, para la formación de hijos de marineros, y fue el artífice principal del Hogar del Marinero Jubilado, en donde encontraba amparo y alimento quien de ellos carecía. Vivero cuenta con una hermosa avenida, en Covas, que lleva el nombre de Luis Cebreiro. No podía ser de otra manera.

El 8 de enero de 1969, CAPGEFER traslada a MINISMAR lo siguiente:

«Tengo el sentimiento de comunicar a VE que el día 6 del actual falleció en su domicilio en Vivero el Capitán de Corbeta “retirado” don Luis Cebreiro López.»

Tenía 74 años intensamente vividos. Descanse en paz.

Epílogo

Y aquí se cierra una vida ejemplar, la de un hombre cordial, campechano, afectuoso, cumplidor, quien en un modesto destino disfrutó de lo que algunos consideramos quizá lo más importante en esta carrera: el aprecio, cariño y admiración de cuantos lo rodeaban, en especial de los subordinados.

TEMAS GENERALES

Aquel hombre, nombrado en Vivero con cariño y por razones obvias *Tonelada*, desapareció dejando una estela que durará mientras existan papeles y memoria.

Este modesto trabajo que, como todos los propios, no tiene otro mérito que el de manejar ciertas dosis de paciencia para recopilar datos esquivos dado el largo periodo que abarca, se lo remito a Luis Cebreiro González, allá donde esté, aquel compañero de temprana e injusta desaparición, excelente oficial y persona y capaz —de casta le venía al galgo— de sostener las siete fichas de dominó en la palma de su coercitiva y enorme manaza, amplia para el abrazo generoso. Por fortuna, a veces también se hereda lo bueno.



BIBLIOGRAFÍA

- FERNÁNDEZ PAZOS, Xosé M.: *Memoria dun naufraxio. A traxedia do Santa Isabel*. Editorial Coordenadas. Riveira. 1998.
- DONAPETRY IRIBARNEGARAY, Juan: *Historia de Vivero y su Concejo*. Edición Facsímil. Diputación Provincial de Lugo. 1991.
- Estado General de la Armada*. 1894, 1921.
- Internet* (algunas fotos).