

## 60 AÑOS DEL TRÁGICO NAUFRAGIO DEL *ELORRIO*

Hoy, 21 de diciembre de 2020, se cumplen 60 años del triste naufragio del buque mercante a vapor *Elorrio* en las costas cántabras de la localidad de Langre. El barco, con 21 tripulantes a bordo en ese momento, fue, como recoge *El Diario Montañés* -con fecha, jueves, 22 de diciembre de 1960-, “materialmente destrozado” por la fuerza del mar Cantábrico contra los acantilados de Langre. El resultado de aquella catástrofe fue de 21 víctimas mortales -20 de sus mencionados 21 tripulantes<sup>1</sup> y un vecino de Langre que intentaba salvar a los accidentados-. Salvó la vida el engrasador José Trillo<sup>2</sup>. En cuanto al héroe, a quien sin duda cabe recordar, se llamaba Ismael Hoz<sup>3</sup>.

### Historia del buque

El barco fue construido en el año 1922 por la *Sociedad Española de Construcción Naval* en Sestao -más conocida como la *Naval de Sestao*-, y sus características técnicas para aquella fecha eran las siguientes: 6.089 toneladas de registro bruto; 4.437 toneladas de registro neto; 113,15 metros de eslora -largo-; 15,24 metros de manga -ancho-; 10,33 de puntal -alto-; y una máquina alternativa de triple expansión. Años más tarde -13 más concretamente-, según los registros de la Lista Oficial de Buques del año 1935, se detallan más apuntes sobre el mismo: carga máxima de 5.895 toneladas; desplazamiento de 9.734 toneladas; 2.500 caballos indicados para una velocidad en carga de 10 a 12 nudos; capacidad de las carboneras de 1.100 toneladas; consumo por singladura de 22 toneladas; capacidad de agua de lastre hasta 1.250 toneladas; y estación de radio TSH -telegrafía sin hilos- con una potencia de salida de 1 ½ KW -kilovatios-.

Su nombre original al armarse fue *Aldekoa* -debido a que se construyó para el entonces empresario vasco don Francisco Aldekoa<sup>4</sup>, presidente y gerente de la *Compañía Marítima del Nervión*-, y, como los grandes vapores de *La Marítima* destinados en aquel tiempo a la línea regular del Golfo de México, tenía una gran capacidad en volumen en los entrepuentes, especialmente adaptados al transporte de balas de algodón, principal carga de la línea.

Durante la guerra de 1936, y según el investigador Rafael González Etxegarai<sup>5</sup>, fue un buen buque de carga seca que quedó desde el comienzo de la contienda en el bando republicano, tomando durante algún tiempo el falso nombre de *Murduan*. Realizó varios viajes seguidos a puertos rusos del mar Negro, siendo escoltado en sus recaladas a España por la marina republicana. De hecho, formó parte, junto con los buques *Antonio de Satrustegi* y *Mar Caribe*, en el convoy del histórico combate de Cabo Cherchel<sup>6</sup>, quedando, finalmente, averiado sobre la costa de Argelia.

---

<sup>1</sup> De aquellos 20, hemos hallado los nombres de seis: el de su capitán en ese trágico viaje, Vicente Moreira; el del contramaestre, Francisco Rodríguez; el del radiotelegrafista, Carlos Arroyo; el del calderero, Manuel Teira; el del cocinero, Juan Etxebarria; y el del segundo maquinista, de apellido Iturriaga.

<sup>2</sup> José, al parecer, se arrojó al mar con dos chalecos salvavidas puestos y tuvo la fortuna de que una ola lo impulsó contra las rocas, a las que tuvo oportunidad de agarrarse fuertemente y, entre ola y ola, ser salvado por los vecinos del pueblo. José Trillo tenía entonces 27 años, estaba casado y era padre de un niño de 8 años, natural y vecino de Caldebarcos (Carnota, A Coruña). Curiosamente, este era su cuarto naufragio.

<sup>3</sup> Ismael tenía 29 años y era vecino de Langre, localidad perteneciente a Ribamontán al Mar. Participaba en las tareas de salvamento -intentando hacer llegar un cabo al barco desde una roca-, cuando resbaló y cayó al mar, desapareciendo de inmediato ante los atónitos ojos de su esposa que también se encontraba allí. Dejó un hijo de tan solo un año de edad.

<sup>4</sup> Francisco Aldekoa Uriarte nació y murió en Algorta (1863-1943). Fue marino y naviero, en definitiva, un armador que se hizo a sí mismo. Fundó *La Marítima* en 1907 junto con Tomás Urquijo.

<sup>5</sup> Rafael González Etxegarai, *La marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Librería Editorial San Martín, 1977.

<sup>6</sup> El crucero pesado *Baleares* -del bando sublevado- interceptó y atacó el convoy frente al cabo y puerto de Cherchel, en la costa argelina, cuando este se dirigía, proveniente de Rusia, hacia Cartagena.

Tras la guerra, es recuperado para su función comercial y vuelve a denominarse *Aldekoa*, hasta que, en el año 1957, es vendido a las navieras *Ibaizabal*<sup>7</sup>, donde es rebautizado como *Elorrio*<sup>8</sup>. Dos años después, en 1959, figura también con el mismo nombre, pero como propiedad de la naviera del armador Adolfo Ramírez Escudero.

### **El desgraciado final**

Su último viaje mercantil lo realizó desde Baltimore<sup>9</sup>, con una carga de unas 8.000 toneladas de trigo que desembarcó en Gijón. Desde luego, el *Aldekoa* o *Elorrio*, para su edad -cerca de 40 años- y su largo historial -no olvidemos su paso por la guerra- había cumplido con creces. Seguramente habría comenzado a dar algunos problemas, de hecho, sabemos que en el último viaje sufrió varias averías, y la competencia de barcos más modernos, más veloces y de mayor tonelaje tampoco ayudó. Tanto es así que desde Gijón se había decidido fuera trasladado hasta Valencia para su desguace, del que se encargaría la empresa de armadores *Arinazabal*.

Estando atracado aún en Gijón -en el puerto El Musel-, realizando los últimos preparativos para marchar hacia el puerto ubicado en las costas del mar Mediterráneo, quiso ya el infortunio que un tiempo durísimo del Noroeste le hiciera perder las anclas. Aun así, el *Elorrio*, sin anclas y con alguna avería, salió de Gijón a las 5 de la madrugada del día 20 de diciembre. Según parece, su capitán, don Vicente Moreira Portilla, intentó cumplir con lo acordado y en un principio tomó rumbo noroeste, dobló incluso el Cabo de Peñas -cabo más septentrional de Asturias-, pero el temporal provocó una vía de agua en el casco que no era posible de taponar. Ante lo cual, Vicente decide volver hacia atrás y dirigirse a Santander, como puerto de acceso más sencillo que Gijón y tenedero seguro, sin fondeo.

Pero como escribió Rafael González Etxegarai: “Estaba escrito que no llegaría nunca”<sup>10</sup>. Y, a pesar de soportar el duro temporal que azotaba el mar Cantábrico durante más de un día, de repente, sorprendido por un parón de la máquina a la altura de Cabo Mayor, con la vista de la bahía de Santander delante -ya entrando como quien dice-, perdió totalmente su rumbo y quedó a merced de las olas hasta estrellarse donde la mar decidió, escogiendo esta, cruelmente, el lugar más difícil, inhóspito e incomunicado de aquel litoral, en la barrera de peñas que llaman La Mánilla.

Un vecino de Galizano, al percatarse de lo que estaba sucediendo, alertó a un vecino de Langre, y, tocando a rebato la campana de la iglesia de San Félix, entre los dos reunieron a un nutrido grupo de personas, tanto de Langre como de Galizano y Somo. Los vecinos de estas localidades acudieron al acantilado, a más de 25 metros de altura, provistos de largas cuerdas para intentar el salvamento de los naufragos.

Mientras tanto, el barco embarrancó y se fue escorando hasta acostarse de estribor. La mar se lo fue quedando para sí -tragando- durante cinco larguísimas horas, las mismas que algunos de sus navegantes aguantaron, antes de desfallecer, aferrados a las barandillas del puente. Y todo ello, ante la impotencia de quienes se habían acercado hasta allí a ayudar, lanzando cabos desde lo alto del acantilado. La escena, sin duda, debió ser espeluznante. Una auténtica agonía, una prolongada angustia, sin ningún tipo de esperanza.

**Igor Basterretxea Kerexeta**  
**Historiador**

---

<sup>7</sup> Una compañía, principalmente de remolcadores, con Ramón de la Sota y Luis M<sup>a</sup>. Aznar entre sus fundadores en 1906.

<sup>8</sup> Entre las navieras vascas del momento era bastante común bautizar a sus barcos con nombres toponímicos también vascos.

<sup>9</sup> Estado de Maryland, Estados Unidos.

<sup>10</sup> Rafael González Echegaray, *Naufragios en la costa de Cantabria*, 2<sup>a</sup> edición, Editorial Estudio, Santander, 1976.