

EL OTRO *ELORRIO*, ATACADO POR UN SUBMARINO ALEMÁN, Y UN “MAGNÍFICO BERGANTÍN” LLAMADO *ELORRIANO*

Si bien el día 21 de diciembre de 2020, en otro artículo aquí publicado -en *Mugalari.info*-, recordábamos los 60 años del triste y lamentable naufragio del buque apodado *Elorrio*, en esta ocasión continuaremos con otro breve escrito sobre dos barcos más, ambos, relacionados también por sus nombres con la monumental e histórica villa vizcaína.

El otro *Elorrio*

A finales del siglo XIX, más concretamente el 29 de enero de 1896, en los astilleros ingleses *Short Bros.*¹ y con el número de grada 250 se botó en el Mar del Norte un barco de vapor bautizado como *King Edgar*. El buque, en cuestión, se construyó para la compañía naviera británica *King Line*. Esta nave se armó con las siguientes dimensiones: casi 93 metros de eslora -largo-; 13,24 metros de manga -ancho- y 6 metros de puntal -altura-. Además, era capaz de transportar hasta 4.400 toneladas, repartidas en sus cuatro bodegas, y podía alcanzar una velocidad máxima de 9 millas a la hora.

Al cabo de unos años, cinco para ser más exactos -en 1901-, quiso el destino que pasara a ser propiedad de la naviera vasca *La Estrella*, donde recibió el nuevo nombre de *Elorrio*. Y con esta denominación continuó durante 16 largos años, hasta 1917, fecha en que será comprado por la naviera *Begoña*² -cuyo director era José María de Urquijo e Ibarra- y rebautizado como *Begoña n.º 1*.

Tan sólo dos años más tarde, la embarcación vuelve a cambiar de manos. Así, a finales de 1919, la encontramos todavía en la costa cantábrica, pero ahora en Asturias, como integrante de la sociedad *Luis Ibrán Armador* y con el apodo de *Santofirme*. La naviera asturiana lo adquirió por 4 millones de pesetas. Y por último, entre 1930 y 1931, dentro de lo que podríamos denominar un giro en la empresa -al final absorbida por *Minas Figaredo*³-, se rebautiza como *Vicente Figaredo*, que será su último nombre.

Con 33 años de edad y, como hemos visto, ya conocido como *Santofirme*, en 1929, fue necesario hacerle una revisión general en el astillero *Euskalduna* de Bilbao que forzó a dejarlo un mes en el dique seco y supuso una factura de 115.000 pesetas. Dos años más tarde, en 1931, ya apodado como *Vicente Figaredo*, volvió otra vez a detener su singladura, esta vez por una huelga de su tripulación que exigía una subida salarial. Al parecer, la consiguió. Y finalmente, en 1933, estando en ruta desde Gijón hacia Barcelona con una carga de carbón, el buque sufrió una importante vía de agua a la altura de Valencia que obligó a tener que remolcarlo hasta el puerto de Bilbao, donde su última propietaria -la sociedad *Minas de Figaredo*- decidió venderlo para chatarra. A principios de 1934, sin alcanzar los 40 -por dos años-, se desguaza en Bilbao. Había recorrido, aproximadamente, unas 300.000 millas marinas -en un total de 147 singladuras- y cargado y descargado, más o menos, 540.000 toneladas de mineral. ¡Casi nada!

En un rápido repaso por algunas hemerotecas durante el tiempo que nos interesa -cómo no, en el que el buque fue conocido como *Elorrio*- obtenemos los siguientes apuntes sobre él:

Primeramente, en el diario *El Guadalete*, en su edición de 23 de julio de 1901, encontramos anotada la llegada del barco a Gijón cuando dice: “Como se esperaba llegó hoy de

¹ Diminutivo de la constructora británica de barcos *Short Brothers Limited*. Compañía creada en 1850 en Hylton y poco después, en 1869, asentada en Pallion, Sunderland -Reino Unido-. Quebró en 1964.

² Naviera fundada dos años antes -el 4 de enero de 1915- por tres famosos abogados: José María de Urquijo e Ibarra, Julio de Urquijo e Ibarra -ambos, hermanos- y Alfonso María Murua Rodríguez de Paterna.

³ Muerto -en 1923- Luis Ibrán Cónsul, se hace cargo de la compañía su socio Vicente Figaredo Herrero, quien en el año 1927 le pondrá su nombre, *Vicente Figaredo Armador*; pero, tras la muerte también de éste en 1929, sus herederos -en 1932- la integran en la empresa familiar *Minas de Figaredo*.

Marsella, para abanderarse en nuestro puerto, el nuevo vapor *Elorrio* de 1.610 toneladas y 30 tripulantes...”⁴.

También, en el diario *Heraldo Alavés*, en su edición de 23 de enero de 1903, hallamos la información de una grave incidencia: “Averías. Bilbao. El vapor *Elorrio*, que había salido de esta villa..., se ha visto obligado a regresar por haber sufrido averías de importancia...”⁵.

Por último, aunque sabido es que durante la Gran Guerra (1914-1918) muchos buques comerciales sufrieron desagradables sorpresas, curiosamente, encontramos que el *Elorrio* fue uno de ellos. Lo sabemos gracias a la noticia aportada por el diario *La Correspondencia de España*, en su edición de 3 de diciembre de 1916, cuando relata así el encuentro del buque con un submarino alemán: “El vapor *Elorrio*. (Las Palmas). Hoy entró en este puerto el vapor español *Elorrio*, manifestándome su capitán que a las tres de la madrugada y a seis millas de Maspalomas quiso detenerlo un submarino alemán. Para ello hubo de disparar tres cañonazos, pero el vapor continuó su marcha por hallarse en aguas jurisdiccionales...”⁶. Tuvo mucha suerte, sin duda, y se libró, si bien -gracias a esta información- podemos asegurar que su historia estuvo cerca de haber terminado 18 años antes de su definitivo desguace.

El “magnífico bergantín” *Elorriano*

A mediados del siglo XIX, en el año 1856 -casualmente 40 años antes de la botadura del *King Edgar*-, otro barco comenzaba su periplo con un nombre muy unido también a nuestro querido municipio. Concretamente, un bergantín⁷, llamado *Elorriano*.

Siguiendo -de nuevo- el rastro en los diarios y periódicos de la época, hallamos, aunque solo durante sus dos primeros años de existencia, las siguientes notas referentes a él:

La Gaceta de Madrid nos adelanta: “Bilbao, 22 de mayo de 1856. Ayer tarde cayó al agua desde el antiguo astillero del Sr. Cortabitarte, hoy a cargo del joven constructor D. Manuel de Arana, un magnífico bergantín llamado *Elorriano*. Gallardea todo el aparejo sin que le falte gracia ninguna de importancia y vemos que, en esta moda, nuestros constructores rivalizan como queriendo dejar caer las naves desde sus astilleros dispuestas a franquear en el acto los mares”.

“El bergantín, que ahora nos ocupa, es uno de los más airosos que hemos visto en estos últimos tiempos, pues, aunque muy boyante por su actual estado, la facha nada deja que desear. Buenas proporciones, linda popa, grandes salidas de aguas y forma velera, a la par que sólida, constituyen las primeras circunstancias del *Elorriano*. Mide 118 pies⁸ de eslora, 26 y medio de manga y 14 de puntal. Felicitamos al Señor Arana por esta obra que nos ha mostrado de su ingenio; y, aunque el más moderno de nuestros constructores, pronto conquistará un lugar importante en la carrera”.

“Al lado del *Elorriano* hay, casi en rosca, una hermosa corbeta y otra tendida en costilla, las cuales están dirigidas por este mismo constructor. Esperamos, en breve, verlas sobre el Ibaizabal para emitir nuestra franca opinión”.

⁴ *El Guadalete*, periódico político y literario. Año XLVII, número 14.148, edición del 23 de julio de 1901. Jerez de la Frontera.

⁵ *Heraldo Alavés*, diario independiente de la tarde. Año III, número 601, edición del 23 de enero de 1903. Vitoria.

⁶ *La Correspondencia de España*, diario universal de noticias. Año LXVII, número 21.480, edición del 3 de diciembre de 1916. Madrid.

⁷ El bergantín es una embarcación de dos palos -el mayor y el trinquete- con velas redondas o cuadradas. El bergantín apareció en la segunda mitad del siglo XVII y se empleó de forma generalizada hasta el siglo XIX.

⁸ Un pie equivale a 0,3048 metros o, lo que es lo mismo, a 30,48 centímetros. Lo que significa que el bergantín *Elorriano* venía a medir 35,96 metros de eslora; 8,07 metros de manga y 4,26 metros de puntal.

“Con este buque hay tres en la ría, botados estos últimos días: la corbeta *Magdalena* y los soberbios bergantines *Señoriano* y *Elorriano*. Los dos primeros están ya cargados, el bergantín en lastre y la corbeta con harinas para Cuba. Quedan en gradas, en los diferentes astilleros, nueve grandes buques más, y tenemos noticias de otros tantos por construir. A la vista, pues, de este movimiento de construcción, bien podemos decir que Bilbao ha llegado a conquistar el primer puesto, no solo en la Península, sino en los puertos extranjeros que reúnen condiciones idénticas a las suyas”⁹.

Otro periódico de la época, *La España*, cinco días más tarde repite prácticamente lo mismo cuando dice: “El 21 cayó al agua desde el antiguo astillero del señor Cortabitarte (Bilbao), hoy a cargo del constructor Arana, un magnífico bergantín llamado *Elorriano*. Este bergantín es uno de los más airosos que se han visto en estos últimos tiempos. Buenas proporciones, linda popa, grandes salidas de aguas y forma velera, a la par que sólida, constituyen las primeras circunstancias del *Elorriano*. Mide 118 pies de eslora, 26 1/2 de manga y 14 de puntal”.

“Al lado del *Elorriano* hay, casi en rosca, una hermosa corbeta y otra tendida en costilla, las cuales están dirigidas por el mismo constructor señor Arana”.

“Con este buque hay tres en la ría, botados estos últimos días: la corbeta *Magdalena* y los bergantines *Señoriano* y *Elorriano*. Los dos primeros están ya cargados, el bergantín en lastre y la corbeta con harinas para Cuba. Quedan en gradas, en los diferentes astilleros, nueve grandes buques más, y tenemos noticias de otros tantos por construir. A la vista de este movimiento de construcción, bien podemos decir que Bilbao ha llegado a conquistar uno de los primeros puestos, no solo en la Península, sino en los puertos extranjeros que reúnen condiciones idénticas a las suyas”¹⁰.

Seis meses después -para el mes de noviembre- en el *Yrurak bat* encontramos lo siguiente: “Fletes. La escasez de buques y la poca demanda han dejado en extremo abatido el mercado, sin embargo, los precios siguen firmes. Los últimos fletamentos de buques españoles que han llegado a nuestra noticia son: bergantín *Elorriano*, 1.200 cajas para Hamburgo Ibst. 800; bergantín *Oquendo*, 1.400 cajas para Amberes Ibst. 3; bergantín *Laureano Bida*, 800 cajas para San Sebastián pfs. 2 1/4 y bergantín *Pepita*, 700 cajas para Bremen Ibst. 1 tonelada”¹¹.

Casi dos años más tarde, durante el mes de julio de 1858, el *Boletín de comercio y noticias generales de Bilbao* nos informa que: “El 22 de junio había llegado *Elorriano*, capitán Anduiza, de Liverpool”¹². Y por último, de hecho es la última reseña hallada en prensa sobre este curioso bergantín, dos meses después el diario local *Villa de Bilbao* nos hace saber: “El 19 de septiembre había salido *Elorriano*” -con su capitán Julián de Anduiza- “para Londres”¹³.

Finalmente, en 1879, gracias a la publicación de un listado de todos los buques mercantes estatales de aquel tiempo, sabemos que desde 1869, trece años después de su botadura a la ría, el bergantín había cambiado de aguas, al pasar a manos del armador mallorquín D. Antonio Alberti, y, en consecuencia, también de nombre: su nuevo apodo era *San José*¹⁴. Con lo que, sin duda,

⁹ *Gaceta de Madrid*, número 1.239, edición del lunes 26 de mayo de 1856. Madrid, pp. 3 y 4. Firmado B. de C.

¹⁰ *La España*, año IX, número 2.502, edición del martes 27 de mayo de 1856. Madrid, p. 1.

¹¹ *Yrurac bat*, diario liberal fuerista publicado desde 1852 hasta 1885 y que nació bajo la dirección de Juan Eustaquio Delmas. Año 1, número 67, edición del sábado 29 de noviembre de 1856. Bilbao, p. 4.

¹² *Boletín de comercio y noticias generales villa de Bilbao*, año 1, número 147, edición del viernes 16 de julio de 1858. Bilbao, p. 3.

¹³ *Villa de Bilbao*, año I, número 206, edición del viernes 24 de septiembre de 1858. Bilbao, p. 3.

¹⁴ Dirección de Hidrografía, *Relación de los buques de la Marina mercante española*, Madrid, Imprenta de Fortanet, enero 1879, pp. 120-121. Esta fuente nos aporta también que su tonelaje total era 208,05 y el neto de 197,65.

podemos afirmar que el protagonista de este punto -después de haber mercadeado, principalmente, entre el norte de España, Inglaterra, Bélgica o Alemania- finalizó sus días en aguas más tranquilas -las del Mediterráneo- y bajo un clima más estable y agradable, conectando el puerto de Palma con la costa oriental de la península ibérica -Barcelona o Valencia-, el sur de Francia, Italia e, incluso, el norte de África.

Un bonito final que, anecdóticamente, nos recuerda a las jubilaciones actuales de mucho/as vascos y vascas, en general, y de algún que otro/a elorriano y elorriana, en particular.

Igor Basterretxea Kerexeta

Historiador