

Trasatlánticos senlleiros de bandeira española

Humberto S. Esperón

Cando pensamos nun trasatlántico famoso, seguramente vén a nosa mente o TITANIC. É o máis mediático de todos, aínda que non o máis lonxevo. De feito, afundiuse na súa viaxe inaugural, como todos sabemos, a noite do 14 de abril de 1912, despois de chocar contra un “iceberg” mentres ía de Southampton a Nova York. O impacto foi unha grande traxedia marítima 712 persoas sobreviviron dun total de 2.225 pasaxeiros e tripulantes. Entre outras cousas, a película rodada en 1997 por J. Cameron, unha adaptación moi singular do mencionado naufraxio, contribuíu sen dúbida á súa fama. Os seus barcos xemelgos, o OLYMPIC, que dou nome a clase, e o BRITANNIC, foron moito menos famosos. Os tres pertencían á compañía navieira británica White Star Line.

Outros trasatlánticos de renome foron os tamén británicos “MAURITANIA” e o “LUSITANIA”, e os máis modernos “QUEEN MARY 1”, “QUEEN MARY 2”, “QUEEN ELIZABETH 1” e “QUEEN ELIZABETH 2”, da Cunard Line. Tamén debemos falar, entre os máis afamados, o estadounidense “AMERICA”, o italiano “CRISTOFORO COLOMBO” e o seu xemelgo o “ANDREADORIA” da Società di Navigazione Italiana e o francés “FRANCE” da Compagnie General Transatlantique, que acabou os seus días baixo bandeira norueguesa. Todos eles botados no século pasado.

Entre a frota española, non temos trasatlánticos comparables aos anteriores, aínda que si máis pequenos. Serían os príncipes dos mares, se os barcos mencionados puidesen ser considerados os reis. Son os famosos “trasatlánticos españois”, con especial mención polas súas características únicas. Todos eles estiveron en servizo nas primeiras décadas do século XX.

Ben, estas notas tratan sobre estes príncipes. Para clasificalos, faremolo segundo as compañías navieiras que os operaban. En lugar de proporcionar datos abrumadores que estarían fóra de lugar nestas notas, limitarémonos a recoller as principais características e anécdotas das súas viaxes.

NAVIEIRA PINILLOS

No 1840, Miguel Martínez de Pinillos, que escomezara as súas ope-

racións marítimas cinco anos antes, iniciou o seu negocio como armador. En 1886, adquiriu seis barcos de vapor mixtos de carga e pasaxeiros, establecendo un servizo regular entre Barcelona, Cádiz, as Illas Canarias, Porto Rico, A Habana e Nova Orleáns. Estes foron os inicios da famosa compañía navieira.

Valbanera

Este barco, de 122 m de eslora e 8.000 toneladas de desprazamento, foi construído en 1906 nos estaleiros británicos de C. Connell & Co. e contaba cun motor alternativo de triplaexpansión, que lle permitía alcanzar os 12 nós. Tiña capacidade para aloxar a 1.200 pasaxeiros en catro categorías. Empregábase para a ruta regular Península - Illas Canarias - Antillas.



O 7 de setembro de 1919 zarpou de Santiago de Cuba con destino á Habana. O día 10 afundiuse debido a unha forte tormenta, morrendo un total de 488 entre pasaxeiros, e persoal de a bordo. Está considerada a maior traxedia marítima española en tempos de paz.

Príncipe de Asturias

Construído nos estaleiros británicos de Russell & Co., foi botado o 30 de abril de 1914 e realizou a súa viaxe inaugural o 16 de agosto dese mesmo ano. Tiña unha capacidade de 8.180 TRB e unha eslora de 145 m. Contaba con dous motores alternativos de 8.000 CV que lle permitían unha velocidade de cruceiro de 16 nós e unha máxima de 18.

A capacidade de pasaxeiros era de 150 en primeira clase, 120 pasaxeiros de segunda clase, 120 pasaxeiros de clase económica, e 1.500 liteiras para emigrantes ou tropas. A súa tripulación era de 160 homes. Serviu na ruta de Barcelona aos portos suramericanos de Santos, Río de Xaneiro, Montevideo e Bos Aires, facendo escalas en Valencia, Almería, Málaga, Cádiz, As Palmas e Santa Cruz de Tenerife.



Príncipe de Asturias

O barco era potente e, como o seu xemelgo, o “Infanta Isabel”, (que non se debe confundir co Infanta Isabel de Borbón da liña Transmediterránea), tamén luxoso. Afundiuse o 5 de marzo de 1919, ao chocar contra uns arrecifes fronte á costa de Santos (Brasil). Dos aproximadamente 600 pasaxeiros que transportaba, 59 pasaxeiros e 87 tripulantes sobreviviron ao naufraxio, que tivo o maior número de vítimas ata o do Valbanera.

Infanta Isabel

Botado o 29 de xuño de 1912, tamén foi construído por Russell & Co. Estaba baixo o mando do famoso capitán Manuel Deschamps, o único marino mercante, e polo tanto non militar, enterrado no Panteón de Marinos Ilustres. Era practicamente xemelgo do Príncipe de Asturias. En 1921 foi vendido á Compañía Transoceánica de Navegación de Barcelona. Cambiou de nome en 1926, cando foi vendido por segunda vez a unha compañía navieira xaponesa e renomeado como “Mizuho Maru”.

O 21 de setembro de 1944, durante a Segunda Guerra Mundial, foi torpedeado e afundido polo submarino estadounidense USS Redfish (SS-395).



Infanta Isabel

COMPAÑÍA TRANSATLÁNTICA

En 1852, Antonio López fundou a Naviera López y Cía. xunto con Patricio Satrustegui. En 1862, a empresa gañou o contrato para transportar correo entre a Península, Cuba, Porto Rico e Santo Domingo. En 1881, a empresa cambiou o seu nome a Compañía Trasatlántica Española, con novas rutas cara ao Río da Prata, Marrocos e Fernando Poo. En 1884, expandiuse a Filipinas despois de mercar a frota do Marqués del Campo, que fora o seu principal competidor ata entón. Máis tarde, López abriu unha liña cara aos portos do Pacífico a través do Estreito de Magalhães.

Habana. (Ex-Afonso XIII)

Deste vello coñecido noso xa falamos na nosa revista, porque ao final da súa vida útil foi comprado por Pescanova SA, convertido en buque factoría e renomeado como “Galicia”. Naquel momento, como “Alfonso XIII”, foi o buque máis grande cons-

truído en España, concretamente no Estaleiro Naval de Sestao para a Compañía Trasatlántica. Como consecuencia da Primeira Guerra Mundial, foi botado a última hora do 1 de setembro de 1920, cando lle colocaran a quilla catro anos antes. Tiña 10.551 TRB, unha eslora de 146 m e dúas turbinas Parsons de 10.700 CV que lle permitían alcanzar unha velocidade de 19,5 nós. Tiña unha tripulación de 245 homes e aloxamento para 245 prazas en primeira clase, 82 en segunda clase, 148 en terceira clase e 1.589 para emigrantes ou tropas. Coa chegada da República en 1931, o seu nome mudou a “Habana”.



Habana

O 18 de xullo de 1936 foi incautado en Bilbao para aloxar refuxiados de Guipúscoa. En xaneiro de 1937, utilizouse como buque hospital e posteriormente realizou viaxes con refuxiados en previsión da inminente caída da capital biscaíña. Estivo amarrado en Burdeos, onde os rebeldes intentaron recuperalo sen éxito ata o final da guerra, cando foi requisado polo goberno de Franco. En 1942, foi convertido nun buque mixto de carga e pasaxeiros ata que foi comprado por Pescanova en 1962. Finalmente, en 1978, tras permanecer ancorado na ría de Vigo, foi despezado.

Manuel Arnús

A Primeira Guerra Mundial provocou un atraso significativo na entrega deste barco, que foi recibido pola Compañía Trasatlántica en 1923, oito anos despois do seu

asentamento. Aínda que estaba destinado á ruta de Filipinas, tiña como destino as rutas de América Central e o Pacífico a través do Canal de Panamá. Entre as súas características máis destacadas esta-



Manuel Arnús

ban: 7.578 TRB. unha eslora de 132,5 m. turbinas con engrenaxes accionadas por cinco caldeiras con 6.500 CV. e unha velocidade de 16.5 nós.

Tiña 80 camarotes de primeira clase, 40 camarotes de segunda clase e 38 camarotes de terceira clase, ademais de 1.367 liteiras ordinarias de emigrantes de terceira clase. O barco navegou polas rutas do Pacífico e Nova York ata 1926, cando foi convertido nun cruceiro na procura de alternativas para revitalizar a debilitada economía do armador. En 1934, en plena crise estatal, foi destinado a unha prisión flotante. En setembro de 1936, partiu de Barcelona cara á Habana, onde foi abandonado polos oficiais que desertaran á zona nacional, deixándoo amarrado nese porto. As autoridades cubanas enviárono a México en 1938, onde o seu goberno o incautou e vendeuno aos Estados Unidos. En 1946, foi afundido e utilizado como obxectivo en manobras.

Cristóbal Colón

Foi botado nos estaleiros da Sociedade Española de Construción Naval en Ferrol o 3 de Nadal de 1921 para a Compañía Transatlántica; a súa quilla fora colocada en xullo de 1916. Era buque xemelgo do Alfonso XIII e tiña unha capacidade de 10.833 TRB, unha eslora de 152 m e dúas turbinas de vapor Curtis-Parsons de 11.803 CV. Tiña unha velocidade de 17 nós. Sempre operou na ruta Bilbao - A Habana - México - Nova York. A súa capacidade de pasaxeiros ascendía a máis de 2.000 asentos, distribuídos en tres categorías, e contaba cunha tripulación de 243 homes. Ao comezo da Guerra Civil en 1936, atopábase en Veracruz, desde onde viaxou a Southampton, pasando primeiro pola Habana, chegando ao porto inglés o 4 de agosto con 488 pasaxeiros, antes de ser incautado polo Goberno da República. Desde alí, dirixiuse a Santander, onde,

baixo unha identidade falsa como un barco francés, viaxou a Cardiff camiño de Veracruz para cargar diversos materiais. Porén, o 25 de outubro, encallou nun arrecife de coral a 8 millas das Bermudas.

Os esforzos de rescate resultaron inútiles, aínda que non houbo vítimas, xa que a tripulación foi recollida polo Reina del Pacífico, que a levou ao porto francés de La Pallice. En 1940, os seus restos foron afundidos cando foron obxectivo de avións estadounidenses durante manobras sobre a zona.

Marqués de Comillas

Foi botado nos estaleiros ferroláns da SECN¹ de Ferrol o 17 de marzo de 1927, coa infanta Isabel de Borbón como madriña. Tiña 9.922 TRB e unha eslora de 140 m, e estaba propulsado por catro turbinas de vapor tipo Curtis - Parsons de 5.750 CV. O que lle daba unha velocidade de 15 nós. A súa capacidade de pasaxeiros era de 930. Comezou a súa viaxe na liña Mediterráneo - A Habana - Nova York, que se deixou de realizar en 1932, pasando á liña Cantábrico - Nova York - A Habana - Veracruz.



Marqués de Comillas

O 4 de abril de 1933 encallou mentres navegaba cara a Nova York, pero foi reflatado e continuou o seu rumbo sen máis problemas. O 5 de agosto de 1936 foi requisado polo goberno republicano mentres estaba en Barcelona, incorporándose á forza naval ao mando do capitán Bayo, que pretendía desembarcar en Mallorca. O 1 de febreiro de 1937 viaxou a Odesa e ao seu regreso foi capturado polo cruceiro Almirante Cervera, que servía no Exército Nacional. A partir dese momento, utilizouse para transportar material bélico e tropas. Despois da guerra, dirixiuse ao porto tunisiano de Bizerta para recuperar as unidades en poder da Armada Republicana que fuxiran a ese enclave.

De volta aos Trasatlánticos, foi modernizado e cruzou o Atlántico varias veces durante a Segunda Guerra Mundial, mantendo as comunicacións coas antigas colonias. O 6 de decembro de 1961 sufriu un incendio nos es-taleiros de Matagorda, (Cádiz), que provocou a súa desaparición.

Juan Sebastián Elcano

Xemelgo do Marqués de Comillas, foi botado o 18 de novembro de 1926 nos estaleiros da SECN¹. Tiña 9.900 TRB e 145 m de eslora co mesmo tipo de propulsión pero neste caso cunha potencia de 8.000 CV, o que lle daba unha velocidade de 16 nós. Tiña capacidade para 149 pasaxeiros de primeira clase, 53 de segunda e 43 de terceira, ademais de 428 emigrantes. A súa viaxe inaugural comezou o 7 de xullo, cubrindo a liña Mediterráneo - A Habana - Nova York. Posteriormente fixo transbordo á nova liña de Barcelona - Panamá, con escalas en portos españois e en San Xoán, Porto Rico, Santo Domingo, A Guaira, Curaçao e Cartaxena de Indias.

Ao estalar a Guerra Civil en 1936, atopábase en San Xoán, Porto Rico, regresando a Barcelona o 15 de agosto, onde inicialmente serviu como aloxamento de refuxiados ata que foi requisado polo goberno da República. O 15 de xaneiro de 1937, iniciou unha serie de viaxes ao porto soviético de Odesa para traer comida, armas e munición. Chegou o 19 de xullo, para nunca máis regresar, xa que foi incautado pola URSS, sendo detidos o barco e a tripulación, do mesmo xeito que unha ducia de barcos españois que prestaban diversos servizos cuxas tripulacións estaban confinadas en campos de concentración.



Juan Sebastián Elcano

O Juan Sebastián Elcano foi renomeado como “VOLGA”, durante a Segunda Guerra Mundial, e despois foi renomeado como “ODESA” e empregado como buque de transporte e hospital, rematando os seus días como buque mercante co nome de “JAKUTIA”. Parte da súa tripulación regresou a España o 2 de abril con membros da División Azul a bordo do buque turco “SEMIRAMIS”.

Magallanes

A botadura do “MAGALLANES” para a Transatlántica tivo lugar nos estaleiros SECN¹ en Matagorda o 1 de maio de 1926, coa raíña Victoria Eugenia como madriña. Tiña 9.689 TRB e 142 m de eslora. Era barco irmán do “MARQUÉS DE COMILLAS” e do “JUAN SEBASTIAN ELCAÑO”, e estaba dedicado á mesma liña regular. O 18 de xullo de 1936 foi amarrado no porto da Coruña e, dada a incerteza inicial, puido iniciar a súa viaxe o día 22 en aberta rebelión.



Magallanes

O barco regresou de México directamente a Cartaxena a principios de setembro, sendo escoltado desde o Estreito por destrutores republicanos. Despois realizou dúas viaxes ao Mar Negro, e na segunda, que zarpou o 11 de xuño de 1937, abordou primeiro ao destrutor Alcalá Galiano e, ao chegar ao paso dos Dardanelos, o día 25, embestiu e afundiou ao mercante italiano “CAPO PINO”.

Á petición dos armadores italianos, o transatlántico español foi incautado ata o final da guerra. Regresou a España en 1939, despois de pagar a correspondente indemnización. Foi reformado para dar cabida a 607 pasaxeiros e unha tripulación de 180 persoas e foi asignado á ruta centroamericana. Durante a Segunda Guerra Mundial, serviu como vehículo de evacuación para refuxiados euro-

peos e participou en rescates de náufragos. Continuou en servizo coas Américas, especialmente con Centroamérica, facendo escalas frecuentes en Vigo e A Coruña. En 1953, foi apartado en Bilbao para unha reparación que nunca se completou. En 1958, foi despezado en Santurce.

NAVIEIRAAZNAR

Ramón de la Sota fundou unha compañía navieira co seu nome, Ramón de la Sota Shipping Company. Máis tarde, xunto co seu curmán Eduardo Aznar, creou outras compañías navieiras que en 1899 xa contaban cun total de 72 buques, entre buques de carga e buques mercantes mixtos. En 1906, fusionáronse para converterse no maior grupo navieiro español, a Compañía Sota e Aznar. Aznar sobreviviu por razóns políticas e pasou a chamarse Naviera Aznar.

Monte Uribe

No estaleiro da Compañía Euscalduna en Bilbao, o 16 de marzo de 1957, foi botado para a Compañía Aznar. Tiña unha capacidade de 9.971 TRB e unha eslora de 155 m, o que o convertía no maior barco da compañía destinado ao transporte mixto de mercadorías e pasaxeiros. Equipaba un motor Sulzer de 7.300 CV e alcanzaba unha velocidade de 17,5 nós. A súa capacidade de aloxamento era de 578 pasaxeiros: 4 en 1ª clase, 84 en 2ª clase e 490 en 3ª clase. Cando foi reformado en 1968, tivo unha nova capacidade para 360 pasaxeiros nunha soa clase.

Desde a súa primeira viaxe, foi asignado á ruta Bilbao - A Coruña - Vigo - Leixóes - Tenerife - Baía - Santos - Montevideo - Bos Aires. Desde 1962, prestou servizo na ruta Xénova - Marsella - Barce-



Monte Uribe

lona - Cádiz - Santa Cruz de Tenerife - A Guaira - A Habana - Veracruz, viaxando a Nova York en 1964 cos turistas que asistían á Exposición Universal. En 1968, período no que alternou con cruceiros turísticos, converteuse no primeiro barco de pasaxeiros español en visitar o porto soviético de Leningrado mentres navegaba polo mar Báltico. En 1975, foi vendido á liña democrática libanesa e renomeado como “LIBIAN” para o servizo regular a Oriente Medio. Foi desmantelado en Paquistán en 1979.

COMPAÑÍA TRANSMEDITERRÁNEA

A denominación social da empresa é Compañía Transmediterránea SA, a primeira navieira española pertencente ao grupo Naviera Armas, con sede nas Illas Canarias. Foi fundada en 1917 por Juan



Ciudad de Sevilla

March, xunto con outros armadores e accionistas que contribúen a outras compañías navieiras.

Conecta os principais portos da Península Ibérica coa España de ultramar, Alxeria e Marrocos. Os obxectivos fundacionais foron unificar intereses e coordinar os servizos nacionais de transporte marítimo. De 2002 a 2018, o seu principal accionista foi Acciona. En 2018, as accións foron adquiridas polo grupo Armas, converténdose no accionista maioritario.

Ciudad de Sevilla

Este barco foi botado en 1927 nos estaleiros alemáns de Krupp Germaniawerf co nome de Infanta Beatriz. Tiña un peso de 6.368 TRB e unha eslora de 125 m. Estaba propulsado por dous motores de 5.800 CV, o que lle permitía alcanzar unha velocidade de 16 nós.

A súa capacidade de aloxamento era de 632 pasaxeiros. O 15 de marzo de 1928 realizou a súa primeira viaxe ás Illas Canarias. Coa proclamación da

República en 1931, o seu nome cambiouse a “CIUDAD DE SEVILLA”, e ao estalar a Guerra Civil en 1936, foi incautado en Barcelona, facendo viaxes entre este porto e Marsella, o norte de África e o Mar Negro.

Finalmente, sufriu danos en Barcelona, onde foi recuperado polos nacionais e devolto aos seus propietarios, que o reintegraron na liña das Illas Canarias. Para cubrir a liña do Mediterráneo ao Río da Prata, que Ybarra non podía servir como consecuencia da perda de barcos sufrida na guerra, a Transmediterránea recibiu ordes das SSMM² de reforzala cos seus barcos, destinando para este fin en 1940, entre outros, a recoñecida Ciudad de Sevilla. En 1941, foi a Nova York cun continxente de refuxiados xudeus, e ao ano seguinte realizou viaxes separadas ao mesmo porto americano e a Filadelfia. O 22 de abril de 1945, tivo que acudir en axuda do “ACHURI”, remolcándoo, xa que perdera a hélice a 140 millas de Cádiz.

Entre 1947 e 1948, foi sometido a un extenso recondicionamento, tras o cal volveu ás rutas transatlánticas, particularmente a Venezuela. En 1951 e 1957, foi incorporado á ruta de Guinea, rematando os seus días de servizo na liña das Illas Canarias.

YBARRA E COMPAÑÍA

A Navieira Ybarra, fundada pola familia Ybarra, tivo unha longa historia no transporte marítimo español, especialmente no transporte marítimo de cabotaxe e transatlántico. A empresa, con raíces en Bilbao e Sevilla, xurdiu dun negocio familiar e consolidouse como unha das compañías navieiras máis importantes de España. A familia Ybarra estableceu a súa presenza en Sevilla coa creación dunha liña regular entre Bilbao e Sevilla por parte de José María de Ybarra y Gutiérrez. A compañía navieira rexistrouse en 1885 como: Ybarra e Cía. Sociedade Limitada.

Cabo San Agustín e Cabo Santo Tomé

Construído nos estaleiros SECN¹ de Sestao, o Cabo San Agustín foi botado o 30 de abril de 1930. Nos mesmos estaleiros, o 15 de agosto de 1931, o casco do Cabo Santo Tomé, o seu xemelgo. O Cabo San Agustín tiña un desprazamento de 12.589 TRB

e unha eslora de 147 m; a súa propulsión baseábase en dous motores diésel de 9.200 CV e tiña capacidade para 518 pasaxeiros: 20 en primeira clase e o resto en clase turista. Desde a súa entrega á compañía navieira Ybarra, foi asignado á liña do Mediterráneo - Brasil - Río da Prata.



Cabo San Agustín

Ao estalar a Guerra Civil en 1936, mentres navegaba cara a Bos Aires, incendiouse, pero conseguiu chegar ao seu destino e extinguir o lume. No porto arxentino desembarcaron 600 pasaxeiros e 152 tripulantes. Non querían regresar a España; no seu lugar, embarcaron 70 voluntarios para loitar pola República, viaxando a Valencia e Barcelona. Neste último porto, o barco foi incautado polos republicanos, que o transformaron nun cruceiro auxiliar. Viaxou a portos soviéticos no Mar Negro transportando froita e regresando con armas, ata o final da guerra, cando o goberno soviético o incautou.

Durante a Segunda Guerra Mundial, foi torpedeado por unha lancha rápida alemá, conseguindo chegar ao porto de Novorossiysk. Ao final do conflito, foi refloatado e posto en servizo na Mariña Mercante Soviética. Ambos barcos, o Cabo San Agustín e o Cabo San Tomé, foron armados en Sebastopol.

E tamén ambos, de volta da URSS, en cada viaxe facían escala no porto de Orán, Alxeria, onde a frota do goberno español os recollía para proporcionarlles protección ata Cartaxena. O Cabo San Tomé foi afundido en Galita, Alxeria, polas canoas españolas Cánovas del Castillo e Eduardo Dato. Era o 9 de outubro de 1937.

Cabo San Roque e Cabo San Vicente

Para os mais vellos, o nome de estes dous trasatlánticos sonaralles familiar, porque ambos tamén xemelgos, foron botados en 1955 e entregados a o seu propietario en 1957.

Foron construídos na SECN¹ en Sestao e foron tamén os últimos trasatlánticos construídos en España. Tiñan aproximadamente 14490 TRB. e unha eslora de 166 m. sendo propulsados por un motor diésel de 17800 CV. que lles daba unha velocidade de 20 nós. Tiñan unha capacidade de 200 tripulantes e 827 pasaxeiros 241 en primeira clase e o resto en turista. Durante os seus anos de servizo en Ybarra, dedicáronse a liña Mediterráneo – Brasil – Río da Prata.

En canto ao Cabo San Roque, podemos engadir que mentras estaba ancorado no Ferrol durante o proceso de venda, produciuse un importante incendio que lle afectou á ponte e aos alonxamentos de 1ª clase, que foi extinguido pero que non impediu a súa venda á empresa chipriota Growth Maritime Investments Ltd., que o renomeou como “GOLDEN MOON”, o reparou e modificou, e o revendeu á empresa cubana Empresa de Navegación Mambisa, que o renomeou de novo como “AFRICA CUBA” dedicándose ao transporte de tropas a Angola. Foi despezado en 1982.



Cabo San Roque

Contextos

O período entre finais do século XIX e a Segunda Guerra Mundial pódese considerar a idade de ouro dos transatlánticos, impulsada pola forte demanda creada pola emigración europea ás Américas, especialmente ata a Primeira Guerra Mundial. A competencia posterior da aviación deixou os grandes transatlánticos sen emprego, e atoparon un nicho nas viaxes turísticas e de lecer.

Como anécdota, é evidente que no caso español, o cambio de réxime en 1931, de monarquía a república, que provocou o cambio de nome dalgúns dos barcos máis emblemáticos: a Infanta Isabel de Borbón pasou a ser o Uruguay, e a Reina Victoria Eugenia a ser o Arxentina.



O peirao de ferro de Vilagarcía que permitiu o atraque de trasatlánticos

O mesmo ocorreu cos barcos empregados como pago polo subministro de armas: o Juan Sebastián Elcano e o Cabo San Agustín foron incautados pola Unión Soviética. Finalmente, aínda que a Lei de Crédito Naval de 1940 e a creación da Compañía Nacional Elcano en maio de 1942 para desenvolver



Embarrancamento de Cap Roca na Borneira (Cangas) en 1906



O "Maedoc" de Messageries Maritimes

unha Mariña Mercante, parece que non foron de abondo.

Outros "Liners".

Ademais dos anteriores tamen podíamos citar outros "buques de línea" ou "liners", que eran os trasatlánticos asignados a unha liña ou traxecto prefixado, con portos e datas de estadía anunciados con antelación, eran buques de certo porte pero de inferiores dimensións dos citados. Os portos principais estaban no Mediterráneo. No Atlántico estaban os de Cádiz, Huelva, Vigo e A Coruña.

Anteriormente tamén estaban Vilagarcía - Carril e Marín. Neste último porto, o embarque dos pasaxeiros e da carga facíanse con gabarras ante a inexistencia de peiraos con suficiente calado. Chegaban liñas que remataban en Uruguay e Arxentina (Bos Aires). Foron famosos os nomeados "Medoc", "Ortegal", "Cabo tres Forcas", "Cap Verde", "Miguel Jover" e "Sierra Jover", "Tijuca", "Cap Roca", "Cap Frío", "Tucumán" e "Entre Ríos", entre moitos outros.

A diminución de importancia destas escalas obedeceu entre outras razóns ao peche do lazareto que había na illa de Tambo no ano 1879 cando dito lazareto regresou á illa de San Simón na ría de Vigo, dende onde saíra na década de 1850 por motivos de hixiene. Este feito quizáis requira dun estudo máis polo miúdo, que alguén terá que facer algún día.

1 Acrónimo da Sociedade Española de Construción Naval, unha empresa estatal que aglutinou varios estaleiros para promover a construción naval.

2 Subsecretaría da Mariña Mercante.