Los "tres comillas": el otro *Juan Sebastián Elcano*

Raúl Villa, Colegiado 2943.
Blog de la Fundación Expomar

Maqueta del mercante *JSE* en Exponav

Los tres comillas fueron tres buques de pasaje gemelos construidos para las líneas del Caribe en tres astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), el *Juan Sebastián Elcano* en Sestao (el primero de la serie), el *Magallanes* en Matagorda (Cádiz) y el *Marqués de Comillas* en Ferrol (el último). Curiosamente el 7 de julio de 1928, el trasatlántico clasificado como crucero auxiliar por la Sociedad de Clasificación Lloyds Register, para la Compañía Trasatlántica Española, de nombre *Juan Sebastián Elcano (JSE)*, realizaba su viaje inaugural en la línea España-Cuba- Nueva York, coincidiendo aquel mismo año con el viaje inaugural del actual Buque Escuela de la Armada española, también llamado *Juan Sebastián Elcano*.

Buque Escuela *Juan Sebastián de Elcano*:

En el cuarto curso de carrera de los guardiamarinas en la Escuela Naval Militar de Marín se hace realidad la mayor de las ilusiones con que todos sueñan, y esta no es otra que la de realizar el crucero de instrucción a bordo del Buque-Escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Durante este crucero, de seis meses de duración aproximada, los Guardiamarinas se forman principalmente en la instrucción marinera, pero también en otras destrezas. Destacar que este buque escuela, el de mayor antigüedad en activo de la Armada, fue botado en Cádiz, el 5 de marzo de 1927, llevando a cabo su primer viaje en 1928. Este buque actúa también como buque de apoyo a la política exterior del Estado, portando la insignia nacional en todos los países que visita, y recibiendo a bordo a diferentes autoridades y personalidades nacionales y extranjeras, ganándose el cariño y afecto de las gentes que lo visitan.

Buque Trasatlántico *Juan Sebastián de Elcano*, y sus gemelos:

Tras el desguace del *Alfonso XIII*, la Trasatlántica se quedaba sin barcos de dos chimeneas, y por ello llegaron los nuevos buques de vapor, los que serían a la postre los tres últimos grandes barcos de la era del vapor en nuestro país. El *Elcano* civil, como sus gemelos, poseía una eslora de 145 m, una manga de 17 m, un calado de 7,88 m y podía llegar a alcanzar una velocidad de 16 nudos propulsado por cuatro turbinas Curtiss-Parsons y cinco calderas de tiro forzado de carbón. Este buque podía alojar a 773 pasajeros: 149 en primera clase, 53 en segunda, 43 en tercera y 528 para emigrantes en sollados y entrepuentes. No existían muchas diferencias entre este barco y sus gemelos a pesar de haber sido construidos en diferentes astilleros.

El *Comillas* fue el más longevo de los tres bajo bandera española ya que no fue dado de baja hasta 1961, para posteriormente ser desguazado en Bilbao, después de sufrir un incendio aquel mismo año, encontrándose atracado en ASTANO (Fene, Ferrol). Por su parte el *Magallanes* fue desguazado en 1957, también en tierras vizcaínas, después de permanecer cuatro años amarrado en Sestao.

Volviendo al *Elcano*, destacar que fue desguazado en 1968, pero estando bajo bandera soviética desde 1937, ya que fue incautado durante la Guerra Civil por la Unión Soviética, habiendo sido previamente requisado por el gobierno de la República ante la falta de barcos rápidos para el transporte de armas y municiones. Estando en Odessa (Ucrania) en 1937, cargando material de guerra, trigo y algodón, fue intervenido por las autoridades soviéticas, quienes procedieron a su incautación para utilizarlo para su país como transporte de guerra y buque taller, bajo el nombre de *Wolga*. Posteriormente con el nombre de *Odessa* fue reconvertido en buque hospital. Aquel

Imagen 2. Maqueta del buque escuela de la Armada *JSE* en Exponav

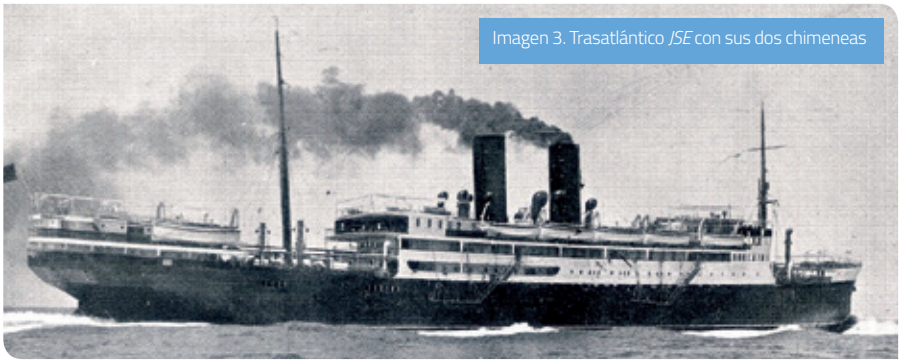

Imagen 3. Trasatlántico *JSE* con sus dos chimeneas

Imágenes 4 y 5: Botadura y trágico final del *Comillas* en Fene

Imagen 6: Sello de Coté

Imagen 7: Nordesía del 18/11/18

hecho supuso una gran pérdida para la Compañía Trasatlántica Española, ya que terminada la segunda guerra mundial el buque no fue devuelto a sus propietarios y ya bajo pabellón soviético volvió a navegar como mercante con el nombre de *Jakutia*, conservando sus dos chimeneas originales. Finalmente, y después de la desaparición de la URSS, se supo que en 1968 el buque había sido desguazado en Inkerman (Crimea).

Trasatlántico *Marqués de Comillas*. Su trágico final en Fene:

Como ya he comentado, este buque fue construido por la Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol. Su botadura se llevó a cabo el 17 de marzo de 1927, y la entrega a Trasatlántica Española el 31 de agosto de 1928. Este barco debe su nombre a Antonio López, primer *Marqués de Comillas*, fundador de la Compañía.

Destacar que *el Comillas*, de estilo clásico, poseía la tipología tres islas: castillo a proa, alcázar en el centro y toldilla a popa; y como dato curioso se podría destacar que la chimenea de popa de estos buques era postiza y tenía una función puramente estética.

El 22 de octubre de 1928, *el Comillas* inició su viaje inaugural desde el Mediterráneo a La Habana y Nueva York. Y el día 5 de agosto de 1936, estando atracado en el puerto de Barcelona, fue también requisado por el gobierno de la República y convertido en buque hospital, e incorporado a la fuerza naval. Hizo varios viajes con heridos a Barcelona y a Mahón. Finalizada la guerra, éste sí fue devuelto a sus armadores, quienes lo modernizaron en la factoría de Matagorda (Cádiz), y allí perdió su chimenea de popa (la puramente estética) a la vez que su acomodación se transformó para 165 pasajeros de 1ª clase, 38 de segunda, 41 de turista "A" y 326 de turista "B". Al estallar la Segunda Guerra Mundial empezó a navegar entre Bilbao y Veracruz.

El 6 de noviembre del año 1961 se produjo un incendio en Fene procedente del *Marqués de Comillas*, que se encontraba atracado en uno de los muelles del astillero Astano. El incendio se declaraba de madrugada, en un pequeño pañol debido a un corto circuito, y enseguida empezó a salir gran cantidad de humo y llamas del buque. El fuego no paraba de crecer y allí acudieron bomberos del Ayuntamiento de Ferrol, de la Armada y de Bazán, que empezaron a trabajar para conseguir la extinción. También acudió en ayuda personal del CASI (Centro de Adiestramiento de Seguridad Interior) de la Armada, especializados en estas labores. Asimismo la Armada envió varios remolcadores para separar el buque en llamas del resto, para evitar que el fuego se transmitiera a otros buques, a pesar del riesgo de explosión. *El Comillas* siguió ardiendo durante toda la mañana y la tarde, perdiéndose en su totalidad, estimándose el valor perdido en cien millones de pesetas. En 1962 fue vendido para su desguace en Bilbao, como ya he citado con anterioridad.

Curiosidades y anécdotas del *JSE* y sus gemelos:

Un nieto de José de Oyarbide, sobrecargo del *JSE* cuando fue apresado en Odessa me comentaba estos días que su abuelo estaba a bordo de aquel buque en aquel momento, que por lo que he leído, tuvo que ser muy crítico, ya que los tripulantes llegaron a estar apresados. Además me contaba que en su familia paterna habían existido más oficiales pertenecientes a la Trasatlántica. Curiosamente su padre también navegó como marinero en el otro *JSE*, el buque escuela.

Otro lector comentaba hace poco que su abuelo político, Josep Coté Abós, nacido en 1894, fue fotógrafo del *Marqués de Comillas* durante los años 40 y 50, puesto que compartía con él de violinista de la orquesta.

Aparte de la visita a nuestro Museo de Exponav para poder ver la maqueta del mercante *JSE* (se encuentra en la segunda planta, la de las oficinas, junto a la Sala de Juntas), si algún lector visita el Museo Marítimo de Barcelona, en la sala dedicada al vapor, podrá ver expuesta una gran maqueta del *Marqués de Comillas,* donde se aprecia la belleza de estos buques.

Destacar que sólo el *JSE* mantuvo las dos chimeneas hasta el final. Los otros dos eliminaron la postiza (la de popa).

Para finalizar esta noticia me gustaría indicar que el Nordesía, el suplemento del Diario de Ferrol, también se hacía eco de la noticia de los dos *JSE*. ■