

# HÉROES ANÓNIMOS: COMANDANTES Y AYUDANTES DE MARINA DE ANTAÑO

José Ángel DEL RÍO PELLÓN  
Marino mercante y controlador  
de Tráfico Marítimo



OS comandantes y ayudantes de Marina de los distritos marítimos del litoral español han sido los militares que más han sentido las inquietudes y problemas de las marinas mercante y de pesca dada su estrecha relación con sus matriculados. Por ello, y como primera autoridad marítima, se han involucrado directamente en los accidentes y naufragios sufridos por las embarcaciones en estas zonas, disponiendo la movilización de efectivos y los auxilios necesarios.

Uno de estos casos lo comentaba el 23 de marzo de 1861 el diario madrileño *La España*, que publicaba la siguiente carta enviada el día 14 por un lector de Ribadesella:

«El bergantín goleta nombrado *Manolita* de la matrícula de Bilbao, capitán Alegría, que salió el 27 de febrero de Gijón con cargamento de lingotes de hierro para Sevilla, a poco de hacerse a la mar observó que las máquinas [bombas] no podían expulsar el agua que se introducía. Se examina el buque, y resulta hacía 25 pulgadas [de agua] por hora. El peligro era inminente: los robustos brazos de los pobres marinos cansados ya no podían soportar tanta fatiga.

En situación tan triste es como se presenta a la vista de este gran puerto. Se le facilita práctico; pero los momentos eran críticos: una hora más en la mar, y el buque se sumerge. Para evitar esta catástrofe tuvo que prescindirse de la pleamar y se dirige a la barra: los espectadores acuden presurosos... ansiando prestarle auxilio. La marejada del Noroeste hacía en la barra dos o tres pies de caída, y estaba el flujo a media marea. La lancha del puerto, tripulada por ágiles y robustos marineros, se apresura a



Grabado que representa el salvamento de la tripulación de una balandra por medio de un bote salvavidas. Este tipo de acciones estuvieron a menudo dirigidas por los comandantes y ayudantes de Marina de los respectivos distritos marítimos. (Fuente: archivo del autor)

prestarle auxilio, secundada por los terrestres, que esperan con avidez se les largue un cabo para arrastrarle. Todo se practica con la mayor prontitud, y de cinco y media a seis de la tarde principia el más terrible lance. Una guiñada, que no pudo contener la lancha de remolque, hizo que varase a un lado de la barra, y todos los esfuerzos de los concurrentes para arrancarle de aquel peligro eran infructuosos, por el choque de la resaca.

En este estado, el señor ayudante de Marina de este puerto, don Agustín Escolano Antelo, se embarca en la lancha y pasa a bordo del buque. Introduce también en él gente de refresco, dispone asegurar dos cabos a los pajones de la grúa, y aplicando uno al molinete del buque, principia a funcionar aquel, mientras que todos los espectadores arrancan con el otro.

Con tan acertada maniobra, a las ocho de la noche se consiguió volverle al cauce [de la barra]; y el bergantín entró entonces en el puerto sin la menor novedad. La gratitud de los pobres marineros se marcaba bien en sus semblantes; más el desgraciado capitán Alegría, que ignoraba hallar el amparo de la Providencia en este generoso pueblo, aún permanecía en cama delirante. Padió mucho el infeliz durante la travesía, y cuando se vio arrancado de la tumba, sus sentidos estaban extraviados.»

Los casos en los que el comandante o el ayudante de Marina acudieron en auxilio de los infelices que naufragaban en las costas españolas fueron numerosos, pues les iba en sus funciones. En ocasiones, estos militares se jugaban incluso la vida en la empresa. Otro de los más arriesgados en el que intervino personal militar fue el 10 de abril de 1880 con ocasión del salvamento de la balandra *Joven Anita*, en Carboneras, que se encontraba en medio de un duro

temporal del noreste. El ayudante de distrito, el alférez de navío Martín Mulet, lo contaba de primera mano en el expediente de salvamento: «Tuve como segura necesidad que se había de presentar de auxiliarme para evitar que se perdiera con su tripulación, y sin separarme de la playa empecé a procurar los recursos a mi alcance a prevención de lo que pudiera sobrevenir». Eligió la embarcación más adecuada para el salvamento, pagando de su pecunio el alquiler a su dueño y una tripulación experimentada de once hombres. Así, puso proa a la balandra, que garreaba hacia la costa (pese a hallarse fondeada con dos anclas) demandando auxilio. Llegados con mucho trabajo a su costado, continúa el relato, «... aprovechando un momento favorable logré saltar a bordo, y ordenando al cabo de mar se apartara lo preciso a fin de evitar un choque, hízolo así mientras dispuse tomara un anclote con veta, aunque mala, que hallé abordo». Consiguió tomar remolque a la embarcación y fondearla después al socaire de la isla de San Andrés. Tanto el ayudante como su tripulación fueron agraciados con la Cruz de Primera Clase del Mérito Naval con distintivo rojo (1).

El diario *El Correo de Madrid* sacaba el 8 de noviembre de 1882 un artículo titulado «Un acto heroico», en el que daba información de otra acción elogiable en Blanes el 28 del mes anterior por el ayudante de Marina de aquel distrito, Joaquín Prat. Decía lo que sigue:

«... el día 27 del actual, por efecto de un fuerte temporal del Sur, era inminente el naufragio de un buque que, tripulado por siete hombres, demandaban auxilio; la gruesa mar les rompía por la proa, y la sola ancla que había podido fondear el laúd *Encarnación*, que así se llamaba, les garreaba, de modo que irremisiblemente hubieran naufragado y sido imposible salvar las vidas, cuando menos el buque.

En medio del aguacero que caía, el Sr. Prat fue a la playa, mandó en el acto tripular una buena embarcación con siete hombres de la escampavía [guardacostas] *Guindilla* y cinco de la localidad; preparados cabos de sirga, se fueron filando desde la embarcación a medida que se alejaba, a fin de tener pronto y seguro regreso, y por encima de las rompientes y con los sobresaltos de los espectadores, llegaron al buque en peligro; le tendieron dos anclas y se vinieron a tierra con sus siete tripulantes. Si tarda dos segundos más en pasar la barra la embarcación, todos los diecinueve hombres hubieran sido víctimas, pues vino un golpe de mar tan fuerte que no lo hubiera resistido la embarcación, a pesar de la bravura de sus tripulantes.

---

(1) Archivo General de Marina «Alvaro de Bazán» (AGMAB). «Navegación Mercantil», leg. 7147/65 (10).

Al regreso a la playa, el valiente Sr. Prat fue felicitado afectuosamente por cuantos presenciaron su heroica y oportuna determinación.»

Al año siguiente tenemos noticia de otro acto similar, esta vez en Villajoyosa, por el ayudante de Marina del municipio de Benicarló Antonio Zaragoza. El 11 de abril de 1883, la información del diario *El Graduador* de Alicante reproducía en sus páginas:

«... eran las cinco cuando, tras de un tiempo bonancible, sobrevino súbitamente tan tremenda borrasca, hallábanse anclados en la rada dos vapores, una balandra, un bergantín y tres faluchos, que todos ellos se pusieron en vela, temerosos a naufragar, pues de no hacerlo así, pudo suceder, porque, en el mal tiempo que se caía, no fueran suficientes para aguantar fondeada de cuantas amarras pudiesen disponer.

Hallábase entre ellos el falucho *Trinidad*, de la matrícula de Masnou, su patrón Juan Lledó, que viéndose, como los demás, sorprendido por la tormenta, intentó ponerse en vela, más como el viento era frescachón, del sudeste, travesía en aquella rada, antes de estar a pique tal ancla, garreó con tanta rapidez que vino a ponerse muy cerca de la playa, y entre las rompientes, en situación de inevitable naufragio.

Tan pronto como esto lo advirtió el denodado Ayudante Sr. Zaragoza, no contento con disponer enseguida, lo cual bastaba para el fiel desempeño de su cargo, que se tripulase una barca de salvamento, lo hizo así con los siete marineros arriba mencionados, pero abalanzándose el primero al peligro entre ellos, despojándose en un instante de su elegante traje, que destrozó, así como su reloj, y con ligero traje interior, comenzó a desafiar impávido el furor de las olas que, por tres veces consecutivas, al botar la embarcación con otros tantos golpes fuertes de mar, la hicieron casi zozobrar por completo. Salva, en fin, en medio de los mayores peligros y en riesgo constante de su vida y la de los demás tripulantes la distancia que les separaba del laúd *Trinidad*, comenzó a dirigir sereno sus activas y acertadísimas maniobras, a las cuales se debe, en primer término, la salvación del falucho y su tripulación. Por unánime opinión de sus tripulantes y de cuantas personas inteligentes que de él tienen noticia, conceden a la vez correspondiente honor a sus valientes marinos.

El Ayudante, en vista de que no era posible levar las anclas porque, al caer el barco, corría peligro de embarrancar, siendo así que en el puesto que se hallaba ya tocaba en el fondo, dispuso se largara las dos cadenas por ojo y que se diese fuerza de vela, merced a lo cual salió a salvo entre las rompientes, sin que nadie pudiese esperarlo, por más que lo vieron. Bastaba al simpático y valiente Ayudante otro peligro mayor que era el de volver a tierra en su débil embarcación [pues] ya no había



Pescadores tripulando una lancha de pesca. Este gremio fue el que más contacto tuvo con los comandantes y ayudantes de Marina, prestándose valientemente en la mayor parte de los casos a colaborar en los casos de auxilio y salvamento. (Fuente: archivo del autor)

remos bastantes para defenderse de la gruesa mar y del huracanado viento, acompañados de imponentes truenos y constante lluvia granizada, porque de las veces que la embarcación se les había llenado de agua se le salieron algunos remos, quedándole solo tres. Todo lo venció por fin, llegando a la playa el arrojado y valiente Sr. Zaragoza, en medio de los mayores vítores y aplausos, y resplandeciendo en su rostro la más viva alegría de haber prestado tan humanitario servicio a costa de infinitos riesgos y notable resentimiento de su salud, algo quebrantada...»

Muchas de estas acciones quedaron en el anonimato y no llevaron aparejada recompensa alguna, ya que para reclamarla era indispensable la apertura de un expediente en el que el mismo protagonista era instructor y en el que declaraban todos los implicados, lo que no siempre era posible, muchas veces por la propia humildad del militar, que no deseaba reclamar premio alguno. Asimismo, hay que señalar que, pese a que en la inmensa mayoría de las ocasiones hubo voluntarios por parte de los prácticos y sobre todo en el



gremio de pescadores, la participación en estas acciones no siempre fue así. Fue lo que sucedió en San Sebastián el 20 de marzo de 1868 en el naufragio de la corbeta *San Sebastián-Habana n.º 3* de aquella matrícula. El comandante de Marina contaba lo siguiente:

«Declarado desde las 6 de la mañana de este día un duro temporal de mar y viento del N. O. fue haciéndose más intenso cada vez hasta las dos de la tarde en que se adquirió la fuerza de un huracán. A esta hora le faltaron las amarras de popa a la corbeta de esta matrícula *San Sebastián-Habana número 3*, amarrada a los muertos de la concha, y dispuse la salida de dos lanchas con un calabrote nuevo de doce pulgadas para que supliese a los que habían faltado. Desatendidas mis órdenes por la gente que según la Ordenanza de este puerto está en el deber de salir en auxilio de las embarcaciones que lo piden, y no encontrando más que 22 hombres que a ello se prestaron sin reparar alguno, no siendo esto suficiente, y urgente el auxilio, pasé un recado a los Sres. Gobernador Civil y Alcalde, para ver si estas autoridades, de las cuales depende la gente de mar, podían mejor que la de Marina, conseguir lo que yo no pude; acudieron ambas inmediatamente, y fue el sentimiento de ver que tampoco su voz fue escuchada por los pocos que para entonces quedaron en el muelle, pues la mayor parte de los individuos de la Cofradía habían ya desaparecido, contra lo que las Ordenanzas prescriben. Entonces recurrí a la Escampavía de Guetaria, que se encontraba de arribada...» (2).

Y gracias a la tripulación de esta escampavía se pudo salvar su tripulación.

Destacar también que, en algún caso, con tal de beneficiar a sus conciudadanos, estos militares llegaron a arriesgar su reputación y su carrera profesional. Fue lo que sucedió en Santoña en 1882, cuando lanchas de pesca de este puerto hallaron a la deriva y zozobrando frente a él a la barca noruega *Brage*, que transportaba un valioso cargamento de madera de caoba. Remolcaron la embarcación a la playa de Berria, y durante la operación hallaron un trozo de madera desprendido del espejo de popa en el que se leía el nombre del buque, lo que comunicaron al ayudante de Marina de aquel puerto, Juan Maestre y Quetglés. Dándose cuenta de que la identificación del buque naufrago podía hacer que los pescadores cobraran una remuneración menor por su salvamento que si el nombre permanecía anónimo, intentó convencerles de que se deshicieran de la citada tabla y no contaran su hallazgo. Sin embargo, les faltó tiempo a los muy inocentes para referírselo a un acaudalado comerciante de aquella plaza, el señor Albo, que de inmediato se puso en contacto con

---

(2) *Ibidem*, leg. 7147/122 (64).

los cónsules de los principales países en Bilbao, descubriendo la verdadera nacionalidad y circunstancias del naufragio del *Brage*. La reclamación del comerciante llegó al mismo ministro de Marina, que decidió dejar las operaciones de descarga de la madera en manos de Albo, nombrado responsable de las actuaciones por el Consulado noruego, y despojárselo al ayudante de Marina.

Con la creación en 1881 de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, la labor humanitaria de comandancias y ayudantías fue compartida por las juntas que la Sociedad creó en los diferentes puertos de nuestra geografía, y muchos de estos militares formaron también parte de ellas y siguieron prestando inestimables servicios, como en el caso del bergantín goleta catalán *Fe*. En la mañana del 7 de abril de 1909, esta embarcación había fondeado en la rada de Torrevieja. A las cinco de la tarde, hizo señal de que fuera un práctico a bordo para intentar zarpar en vista del mal cariz que ofrecía el tiempo. La revista *Vida Marítima* lo contaba así:

«Transmitida la señal al Ayudante de Marina y Capitán del puerto, D. José García de Quesada y Ferrer, Teniente de navío, contestó dicha autoridad que, dada la mucha mar y viento de Levante que había entrado, era de todo punto imposible la salida y preguntó, sin obtener respuesta, si algo ocurría a bordo. Pero el temporal arreciaba y la mar venía encima.

Apercibido el pueblo de lo que sucedía, congregose en la playa y en los balcones y azoteas de las casas que daban a esta, siguiendo con creciente interés los movimientos del bergantín, que no parecía correr peligro alguno.

Esto, no obstante, el Ayudante de Marina dispuso, con muy buen acuerdo que, además de los dos prácticos que tiene de guardia por las noches, se estableciera otra guardia con personal de la Sociedad de Salvamento de Náufragos, y se procurara el magnífico bote salvavidas *Martín de Aguirre*, propiedad de aquella junta local. Todo quedó dispuesto para acudir en socorro del bergantín a la primera señal de auxilio.

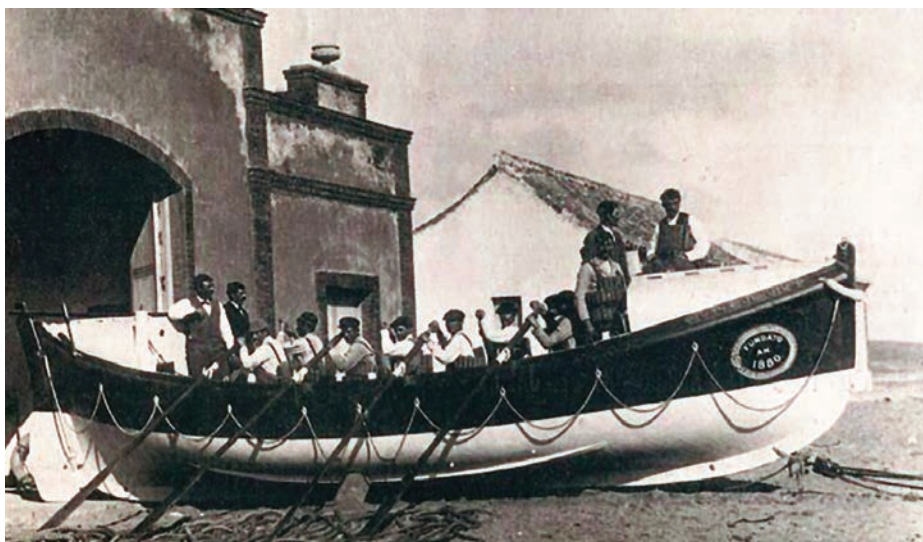
Transcurrió la noche en medio de constante zozobra. La furia del viento y los rugidos del mar, terriblemente alborotado, ponían espanto en los ánimos más valerosos... Amaneció el día 7 sin que amainara el temporal; antes, por el contrario, parecía aumentar por momentos.

A las seis en el bergantín izaron una señal que, interpretada por la Autoridad de Marina, decía: "Necesito auxilio inmediato". Sin vacilaciones, con una actividad pasmosa, reunióse la tripulación del bote salvavidas y se procedió a lanzarlo al agua, lo que se consiguió con gran trabajo por la muchísima mar. Daba la coincidencia de que el patrón del salvavidas era aquella la primera vez que salía en él, y por ello el Ayudante de Marina, Sr. García de Quesada, creyó prudente

embarcarse también en el bote. Así lo hizo, y el *Martín de Aguirre* dirigióse en socorro del bergantín náufrago.

Imposible dar aquí cuenta de lo que padecieron en semejante travesía los heroicos marinos. Las olas eran montañas, y el viento era N. E., un huracán. Ya próximos al costado del bergantín, fueron arrollados por un golpe de mar que los arrojó sobre él, destrozándoles la cámara de aire de proa y un bitón de la amura de estribor. Volvieron sobre el *Fe*, buscándole la popa, y de nuevo fueron lanzados sobre su costado... pero los grandes, los terribles balances del bergantín eran los que destrozaron el bote que empezó a hacer agua y a impedir a sus bravos tripulantes toda maniobra. Sin embargo hicieron estos un supremo esfuerzo y trataron otra vez de acercarse a su popa, para que por ella se fuera descolgando la tripulación. Vano empeño. Los golpes de mar y el furioso viento lo impedían. El bote ya no gobernaba, las bombas no picaban. Los instantes eran críticos. El peligro inminente. La tripulación comenzaba a rendirse, y algunos de ellos, los más, se pronunciaban abiertamente por volver a tierra. El desaliento empezaba a cundir, pero surgió sereno, animoso, decidido a perecer en la humanitaria empresa el heroico teniente de navío Sr. García de Quesada.

Las palabras fueron terminantes, precisas. Regresar a tierra era sencillamente ir a una muerte segura; porque las rompientes de la costa hubiera hecho pedazos el bote; su deber les llamaba a sucumbir en la



Uno de los botes salvavidas del tipo *Beeching-Peake* adoptados por la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos. (Fuente: archivo del autor)





El bergantín *Fe* encallado en la playa de Torrevejea y el bote salvavidas *Martín de Aguirre* destrozado en sus orillas. En los recuadros, el teniente de navío José García de Quesada y la tripulación rescatada del bergantín. (Fuente: *Vida Marítima* del 30 de abril de 1909)

demanda antes que retroceder; había que salvar a aquellos que pedían auxilio.

Los razonamientos de aquel valiente lograron convencerlos y, reuniendo sus ya débiles fuerzas, intentaron una y otra vez acercarse al *Fe*. Desistieron en vista de que el *Martín de Aguirre* se iba a pique. No les quedaba otra salvación que solicitar auxilio del vapor inglés *Darblayd*, que demoraba a sotavento. Hízose así, pero a duras penas, porque la mar, que despedía el buque por una parte y de otra continuaba balanceándose, tenía a la pequeña embarcación en continuo peligro de zozobrar a su costado.

Llevaban más de dos horas de imponente lucha, presenciada desde tierra, y entre la angustia consiguiente, por todo el pueblo de Torrevejea, que paralizó su vida ordinaria para presenciar la trágica escena.

Por fin, próximos al costado de sotavento del vapor, por el que se había arriado una escala de gato, pudieron cobrar un cabo de los que les arrojaron y comenzar el salvamento. Ya estaban casi todos salvados cuando una gran ola vino a caer sobre el bote, y al tratar el Ayudante de Marina de hacer firme el cabo del bote en la terada de aquel, fue alcanzado y arrojado al agua a gran distancia. A nado, y con muchísimo trabajo, se encaminó al bote, consiguiendo cogerse a uno de los cabos

salvavidas, pero ya le faltaban las fuerzas, y hubiera perecido, a no ser por el patrón D. Vicente Mínguez y los marineros D. Manuel García Solano y D. José María Torregrosa Tárraga, que lo echaron a bordo del mismo. Sin reponerse de la gravísima impresión sufrida, ordenó que continuara el salvamento, logrando que subieran todos al vapor. Al tratar de asirse a la escala, le faltaron las fuerzas, y el heroico marino, perdido el conocimiento, cayó en el fondo del bote.

Ya en el vapor inglés, sin cuidarse de sí mismo, y con las ropas empapadas de agua, el Sr. García de Quesada volvió a ocuparse inmediatamente del salvamento de los tripulantes del bergantín, que se efectuó arriando uno de sus botes, porque con los del *Darblayd* no podía contarse, pues dado el mucho tiro de las tiras, lo muy boyante del barco y los grandes balanceos, se hubieran hecho pedazos contra el costado.

Comprendiendo estas razones los tripulantes del *Fe*, que ya se encontraba muy próximo al vapor inglés, por lo que habían garreado sus anclas, se embarcaron en dicho bote dos de sus hombres con una guía, la cual dieron a bordo del buque, una vez hecha firme esta, se empezó el salvamento con gran riesgo. En el tercer viaje se destrozó el bote, pudiendo salvar a los que lo tripulaban, pero aún quedaban ocho hombres en el bergantín y cada vez era mayor el peligro. Se escuchaban sus voces desesperadas pidiendo auxilio. El Sr. García de Quesada dispuso que arriaran otro bote que les quedaba, y hecho esto, se pudo terminar el salvamento, con tan buena fortuna, que al llegar la noche estaba el bergantín embarrancado en la costa.

A bordo del *Darblayd* permanecieron los náufragos del *Fe* y sus heroicos salvadores, hasta el día 10 en que abonanzó el temporal, siendo recibidos al desembarcar en la playa, con grandes transportes de alegría, y disputándose aquellos humanitarios vecinos el obsequiarlos y darles alojamiento en sus propias casas.»

Impresionante testimonio de valentía y servicio a los demás. García de Quesada fue premiado con la Medalla de Plata de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, como también lo fue seis años después el capitán de corbeta José Riera Alemany por rescatar a cuatro tripulantes del laúd *Isabel* en Badalona. Además, como ejemplo de solidaridad, este último fue agraciado por el gremio de pescadores de dicha localidad con el título de presidente perpetuo.

Sirvan por ello estas letras para elogiar la abnegación de estos hombres que tanto dieron por sus semejantes.