



DM-OCTUBRE-19

LOS BUQUES DE YBARRA

Código de referencia: ES.41003.AHPSE/1.2.3.1.1.1.7//Naviera Ybarra y Cía.,Y-97PL

Título: Anuncio de la venta del vapor español *Itálica*

Fecha: 1875-09-01. Santander

Nivel de descripción: Unidad documental simple

Nombre del productor: Naviera Ybarra y Cía.

José M.^a Ybarra se instala en Sevilla en 1843 e inicia con sus hermanos un servicio de cabotaje entre Bilbao y Sevilla con los veleros Dolores, Ceres y Basilia. En 1860 funda José M.^a Ybarra y Cía. integrada por familiares y amigos sevillanos y bilbaínos, que luego absorbería a la Vasco-Andaluza. El primer buque que llevó en su chimenea la V y la A entrelazadas fue el **Itálica**, primer buque con propulsión mixta, de vela y vapor. Luego le seguirían los buques Vasco-Andaluz, Luchana e Híspalis. En 1885 se conforma Ybarra y Cía, S. en C., ampliando el servicio de cabotaje a puertos del Mediterráneo y aumentando la flota. Desde entonces los barcos empiezan a ser bautizados con nombres de "cabos".

Algunos buques de la Naviera Ybarra fueron adquiridos y otros construidos en astilleros ingleses o vascos. Tras toda una "vida" en el mar terminaron siendo vendidos o desguazados, en algunos casos naufragaron o se perdieron misteriosamente. También sufrieron los avatares de las guerras pasando a diferentes bandos en la Guerra Civil española o sirviendo como cárceles. Los buques se dedicaron al transporte por rutas de cabotajes o trasatlánticas, inicialmente de mercancías y más tarde de pasajeros, apostando por los cruceros turísticos. En el fondo documental de la Naviera, conservado en el Archivo Histórico Provincial de Sevilla, podemos localizar documentos de sus "vidas marítimas".

De entre los buques naufragados cabe destacar el **Cabo Mayor** y el Cabo Hatteras. El primero era buque de carga y cabotaje hermano gemelo del Cabo Machichaco. Los dos buques se construyeron en los astilleros de Newcastle en 1881. Ybarra y Cía., S. en C., los adquirió en 1885 a su armador francés. La tarde del 3 de septiembre de 1886 zarpó cargado del puerto de Bilbao rumbo a Santander, su primera escala. La mar estaba en calma, pero la calima del verano se condensó como bruma espesa en los acantilados y al caer la noche no se distinguía la costa. Cuando el segundo oficial oyó el rumor de la rompiente era ya demasiado tarde y el carguero encalló curiosamente en el Cabo de su mismo nombre, o más bien se clavó, en una lastra de roca. Se rescató a toda la tripulación y se recuperó parte de la carga, quedando el resto en el interior. Una plancha que pusieron para dar acceso desde tierra al roqueo más cercano facilitó la visita a los habitantes del lugar. Ese invierno, un temporal arrastró los restos mar adentro, y fueron localizados de nuevo en 1948. Ni el buque ni la carga estaban asegurados.

El incendio del **Cabo Hatteras** en el Atlántico Norte el 7 de marzo de 1927, a 130 millas del puerto de Nueva York tuvo nefastas consecuencias. El guardacostas americano "Seminales" lo

hundió a cañonazos una vez que el Cabo Torres acudiera en auxilio salvando a toda la tripulación. Los aseguradores americanos interpusieron un pleito en los tribunales de Nueva York, reclamando los perjuicios causados por este incendio, siendo una de las causas junto con el crack de 1929, de que la línea iniciada en 1919 con Nueva York fuera clausurada.

El **Cabo Villano** protagoniza la desaparición más misteriosa de todos los buques naufragados de Ybarra, en el Golfo de Santa Catalina (Brasil) en junio de 1942. Llevaba una tripulación de 38 hombres. Había zarpado de Montevideo el 11 de junio y su última situación la pasó por radio el 15 de junio, a través de la estación de radio del mercante bilbaíno "Serantes". Se sabe que en la misma noche tuvo contactos radiofónicos con el "Monte Oiz", quedando en contactar esa noche nuevamente. Nunca más se supo de este buque ni de sus restos.

Durante la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial la naviera sufre avatares y pérdidas en su flota. Algunos buques se utilizaron como cárceles como el Cabo San Sebastián que junto con el Cabo Cullera fue buque prisión en el Puerto de Tarragona en el bando republicano. O el buque Cabo Carvoeiro, bajo bando nacional, fue cárcel en Sevilla. El caso de los buques gemelos **Santo Tomé y San Agustín** supone un claro ejemplo de buques enfrentados en bandos diferentes en la Guerra Civil. El Cabo Santo Tomé fue utilizado a partir de junio de 1937 como transporte republicano. Ese mismo año fue atacado por los barcos del bando franquista Eduardo Dato y Cánovas del Castillo en las costas de Argel. El buque fue abandonado y luego se hundió. El Cabo Santo Tomé iba bajo falso pabellón británico y transportaba aviones y material bélico desde Odessa a Valencia. Los barcos enemigos iban buscando al otro barco gemelo, el Cabo San Agustín que sobrevivió a la Guerra Civil española. El San Agustín quedó en manos de la Unión Soviética, que lo utilizó en la Segunda Guerra Mundial. Sobre su fin hay varias versiones: hundido por los alemanes durante la guerra, autohundido en el puerto de Novorossisk (Mar Negro) por los rusos para no perderlo, o bautizado como Dnyper y convertido en transporte de tropas rusas siendo hundido por la aviación alemana en Crimea. Ambos buques no volvieron a formar parte de la flota de Ybarra.

El transporte de pasajeros supuso un hito importante para la compañía. A partir de 1927 se establece el servicio regular mixto de carga y pasaje Mediterráneo-Brasil-Plata inaugurado por el **Cabo Tortosa** con la salida desde Génova. Ybarra también se implicó en el creciente tráfico de la emigración, registrando un incremento considerable desde finales de los años cuarenta. La normalización de las relaciones diplomáticas con América Latina y en especial con Venezuela, principal destino de los emigrantes españoles junto con Argentina, favoreció la tendencia de esta demanda hasta mediados de la década de los 50. La naviera explotaba la línea Mediterráneo-Brasil-Plata con los buques **Cabo de Hornos** y **Cabo de Buena Esperanza**, que en 1940 entran en servicio. Estos buques, junto con el Cabo San Antonio, transportaban pasajeros desde el puerto de Cádiz. Entre 1936 y 1940, el número de pasajeros aumentó singularmente en los viajes de ida.

En 1958 el Cabo de Hornos y Cabo de Buena Esperanza realizaron unos viajes a Amberes con motivo de la Exposición de Bruselas, se consideran los primeros cruceros de la compañía. La Naviera decidió apostar por el negocio turístico y reforzó la línea con Sudamérica adquiriendo los buque **Cabo San Vicente** (buque con cuarenta y un años de servicio al que siempre le acompañó la buena suerte y no tuvo ningún percance) y **Cabo San Roque**, este último se inauguró en agosto de 1957 y se dedicó a viajes de línea regular y cruceros turísticos. En 1977 estos buques realizan su último viaje tras 450 cruceros de placer e incluso expediciones a la Antártida (entre 1973-1975 por el Cabo San Roque), poniendo fin a los cruceros en la empresa como consecuencia de la crisis de los años 70.

Más información, bibliografía y documentos digitalizados en la web del Archivo



Archivo Histórico Provincial de Sevilla

C/ Almirante Apodaca, nº 4

41003 Sevilla

informacion.ahp.se.ccul@juntadeandalucia.es

Telf.: 955 118051-671536318

Fax: 955120190

Web: www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/ahpsevilla

