

El barco que llevó a la Dama de Elche de Alicante a Marsella en 1897

Francisco Vives Boix

*Director de la Cátedra Institucional Dama de Elche de la
Universidad Miguel Hernández (UMH)*



La Dama de Elche se descubrió el 4 de agosto de 1897 en la Alcudia de Elche, fue admirada desde el principio y los ilicitanos la llamaron *Reina Mora*, como si se tratara de un personaje de leyenda oriental. A los pocos días, el 18 de agosto, el propietario del terreno, el médico Manuel Campello Antón la vendió al arqueólogo francés Pierre Paris por 4.000 francos. El arqueólogo había realizado gestiones con el Museo del Louvre de París para su compra y consiguió cerrar el contrato de compra-venta con el doctor Campello en un tiempo récord: habían transcurrido tan solo 14 días desde su descubrimiento.

Pierre Paris hizo llevar a la casa del doctor todo el algodón que encontró en las farmacias de la ciudad y mandó construir dos grandes cajas de madera para embalar la escultura. En la menor colocó la pieza rodeada de algodón para amortiguar cualquier golpe y una vez cerrada, la introdujo en la caja mayor y rellenó el espacio entre ambas con serrín.



Fig. 1: Recreación del momento del embalaje de la Dama de Elche en la casa del Dr. Manuel Campello Antón. El propio doctor ayuda a Pierre Paris a colocarla en la primera caja, la esposa del doctor, Asunción Ibarra, mira atentamente el proceso y por la puerta del fondo aparece el muchacho que la descubrió, Manuel Campello Esclapez. / Fotograma del documental 'La Dama de Elche. Historia de una mujer singular' de TVE, realizado por Daniel Herranz Escobar en 1997.

El día 26 el padre de Pierre Paris, Léon Paris, adelantó el dinero prometido para poder hacer el pago al Dr. Campello; más tarde el banquero Noël Bardac, realizará la compensación y como dueño de la escultura la re-

galará al Museo del Louvre. El 30 de agosto, Pierre Paris tomó posesión del busto después de haber pagado al Dr. Campello 5.200 Ptas. (el equivalente a 4.000 francos de la época). Por último, el 31 de agosto de 1897 el busto y Pierre Paris partieron del Puerto de Alicante, a las 4 de la tarde, en un “vaporcito español de cabotaje” rumbo a Marsella. En las crónicas que nos han llegado de aquel viaje no se cita el nombre del barco en ningún momento, parece lógico que se le reste importancia, ya que lo verdaderamente interesante era lo que transportaba en su interior.

En este trabajo nos proponemos ponerle nombre al barco que llevó a la Dama de Elche de Alicante a Marsella en 1897. También daremos unas pinceladas sobre la compañía naviera y los avatares que sufrió la nave incluido su hundimiento en 1922.

Los indicios

Pierre Paris nos relata que el 31 de agosto, a las 4 de la tarde, embarca en Alicante rumbo a Marsella, llevando consigo el busto de Elche.

“El vaporcito español, que durante una semana había paseado por el mar deliciosamente azul, durmiéndose en todas las ensenadas de la poética costa, hizo escala en Barcelona.”

Esta breve definición de la nave como “vaporcito español” no es suficiente para determinar la filiación del barco. Sin embargo, nos da dos pistas:

La primera es el uso del diminutivo “vaporcito”, que nos da a entender que no era un barco de gran tonelaje, sino más bien de pequeña o mediana envergadura. Podríamos pensar de entre 900 y 1.200 Tm, ya que a finales del siglo XIX los vapores de cabotaje podían llegar a 2.000 Tm y en el primer tercio del siglo XX alcanzaron las 12.000 Tm.

La segunda pista es “español”, es decir, podremos descartar cualquier otro no nacional, y esto no es baladí, pues a finales del siglo XIX

las compañías de navegación que surcaban nuestras costas eran de muchas nacionalidades europeas: españolas, francesas, inglesas, italianas, alemanas, belgas, holandesas, noruegas, griegas, austro-húngaras, etc., todas ellas en fuerte competencia por conseguir el mayor beneficio de las rutas comerciales.

La compañía naviera

Encontrar la naviera responsable de este viaje fue una carrera de obstáculos que en algún momento estuvo a punto de hacernos desistir del empeño. Eran comunes las compañías que se fusionaban entre sí, cambiaban de nombre, desaparecían o surgían inesperadamente. Muchas de ellas pasaban de tener líneas de cabotaje nacional o en el Mediterráneo a expandirse por el océano Atlántico llegando a América, como la Casa Comercial Orive Hermanos, con ruta de Andalucía a las Islas Canarias que se convirtió en la Compañía Marítima Comercial Orive Hermanos, S.A. con sede en La Habana; o la Compañía de Vapores Correos A. López, con sede en Santander, que se transformó en la Compañía Trasatlántica Española, con sede también en Barcelona y líneas hasta Puerto Rico, Cuba y Santo Domingo.

En lo referente al Mediterráneo había navieras con uno o dos barcos solamente. Tenemos como ejemplos Viuda de don Vicente Sanz Selma, Pérez Hermanos, Orfila Cert y compañía, Moll y Coromines, Santos Palomo, Busanyas y Compañía, Sureda y Robirosa, por citar una muestra de algunas de la época. Otras empresas tuvieron más visión de futuro y llegaron a convertirse en verdaderos emporios de la navegación como la Compañía Vasco-Andaluza que se convirtió en Ibarra y Compañía.

Revisando los anuncios en los diarios y las revistas de navegación y comercio de la época, descubrimos que había varias navieras que enlazaban el puerto de Alicante con puertos franceses como Cette o Marsella, barcos franceses como el *Dauphine*, el *Ariadne* o el *Bastiais* hacían servicios directos y conectaban,

sobre todo, Orán, Alicante y Cette o Marsella. Descartamos los franceses porque, además, no cumplían la ruta establecida de escalas como Valencia o Barcelona. Nos quedaban dos compañías candidatas a la ruta de cabotaje buscada, la Compañía de Navegación Espalú y Compañía y la naviera Ibarra y Compañía.

La ruta

Otro problema era saber la ruta seguida por la nave. Pedro Ibarra cita en sus cartas que se embarca hacia Cette (el actual puerto francés de Sète) y Marsella. Y que hace escala en Barcelona donde visita el Museo de Santa Águeda y saluda a su conservador y amigo (Emilio Gandía) con el que tiene un diálogo interesante:

– ¡Ah!, don Pedro, si usted supiera... el Museo Municipal tiene atestadas las vitrinas de cacharros falsos; es un escándalo; venga y verá. Y, he aquí –exclama mi guía–. He aquí en lo que invierten los duros los españoles, mientras los extranjeros se llevan nuestras obras maestras.

– ¿Qué obras maestras?

– ¡Eh! ¡El busto de Elche, por Dios! ¿No lo conoce usted?

– El busto de Elche, tranquilamente, en mi camarote, se preparaba a navegar su última etapa hacia Francia.

La Compañía de Navegación Fluvial y Marítima Espalú y Compañía (anteriormente Vinuesa y Compañía), con sede en Sevilla, tenía un servicio semanal entre Sevilla y Marsella con los vapores *Andalucía*, *Manuel Espalú*, *Nuevo Extremadura*, *Nuevo Valencia* y *García de Vinuesa*. En su publicidad anunciaba salidas desde Alicante todos los sábados para Valencia, Barcelona, San Feliu de Guíxols, Palamós, Cette y Marsella, admitiendo carga y pasajeros. Sin embargo, un detalle nos hace prescindir de esta naviera: su salida los sábados no era compatible con el barco buscado, ya que el 31 de agosto de 1897 era martes.



Fig. 2: Ruta de la línea de Bilbao a Marsella de Ybarra y Cía en 1897. / Elaboración propia.

La otra compañía era la naviera Ibarra y Compañía Sociedad en Comandita, antes Compañía Vasco Andaluza, tenía un servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao a Sevilla y de Sevilla a Marsella. Esta línea de Sevilla a Marsella era de periodicidad semanal, admitía carga y pasaje y los puertos en los que solía atracar eran: Huelva, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Cette y Marsella. Sin embargo, también podía hacer escalas eventuales en puertos intermedios según las necesidades de carga y pasaje, como eran Motril, Adra, Águilas, Garrucha, Gandía, Denia, Cullera, Sant Feliu, Palamós, etc. Por otro lado, y de forma determinante, las salidas desde Alicante hacia Marsella se realizaban los martes y viernes, por lo que es la candidata más probable a ser la naviera responsable del Viaje de la Dama de Elche de Alicante a Marsella.

Ibarra y Compañía o Ybarra y Cía.

La compañía naviera recibió diversos nombres a lo largo de su historia como:

- José María Ybarra, 1843-1878.
- Compañía Vasco-Andaluza de Vapores, 1878-1881.
- José María de Ybarra y Compañía, S. C., 1881-1885.

- Ybarra y Cía. Sociedad en Comandita, 1885-1952.
- Ybarra y Cía. S. A., 1952-1993.
- Ybarra y Cía. Sudamérica, 1988-2007.

La familia Ybarra, de gran importancia en la vida empresarial y social de Sevilla, era de origen vasco (de ahí que se escribiera Ibarra o Ybarra, en castellano o vasco, respectivamente). En 1820, el patriarca fundador de la dinastía, José Antonio Ybarra de los Santos, se establece definitivamente en Bilbao, dedicándose principalmente al negocio siderúrgico. Progresivamente la empresa va ampliando los negocios en diferentes sectores: minas, fincas, transformación de productos agrarios y barcos, todos bajo un único nombre comercial.

La compañía tuvo su origen en Sevilla en 1843, cuando José María de Ybarra y Gutiérrez de Caviedes, primer conde de Ybarra, estableció una línea regular entre Bilbao y Sevilla. Poco después compró más barcos para consolidar la línea y ampliar el tráfico de cabotaje, en todos ellos participaron socios, familiares y amigos, tanto bilbaínos como sevillanos. En 1878 fallece José María, el fundador, y los cinco hijos Ybarra González, continuaron unidos englobando todos los negocios bajo el nombre de José María Ybarra e Hijos. Se funda la naviera Vasco-Andaluza, que coexiste con José María Ybarra y finalmente es absorbida por esta última quedando con el nombre comercial de José María de Ybarra y Compañía en 1881.

Se decide ampliar el tráfico al Mediterráneo y en 1885 se registra la naviera Ybarra y Cía. Sociedad en Comandita, el nombre que llevará más de cien años, empezando a bautizar sus buques con nombres de cabos geográficos.

La llegada de la I Guerra Mundial marcó un hito en la empresa, pues el resto de marinas mercantes europeas se encontraban paralizadas y los viajes al continente americano tenían que hacerse a través de España. La

bonanza permitió a la empresa construir grandes buques transatlánticos. Al estallar la Guerra Civil española, la compañía decide diversificarse, dedicándose a los cruceros turísticos hasta finales de la Dictadura.

La difícil situación económica obligó a la empresa a vender barcos y acabar con los cruceros, limitándose a los viajes a América, hasta que en los años 80 dio un nuevo giro con el transporte de contenedores, para lo que se asocia con la empresa alemana Hamburg-Süd.

En 1983 la compañía se integra en el Consorcio internacional Medsacs y aunque con cambios, Ybarra y Cía., S.A. Permanece a flote hasta que en 1993 llega a un acuerdo con CGM (Compagnie General Maritime) de París para crear una nueva sociedad con sede en Barcelona, denominada Ybarra CGM Sud AEIE. A partir de 1994 Ybarra se sustenta en dos ramas: la del

comercio marítimo representada por Ybarra y Cía. Sudamérica, y los negocios inmobiliarios.

Los barcos a vapor

En lo que nos atañe, la Ybarra y Cía. Sociedad en Comandita es la que en su época, desde 1885 a 1952, contiene el viaje de la Dama de Elche del 31 de agosto de 1897. En los anuncios de la empresa, de 15 de enero de 1897 (Rev. *Navegación y Comercio*), se hacía una relación de sus 17 buques ordenados por toneladas registradas. En los anuncios de 1 de septiembre de 1897 (*La Correspondencia de Alicante*) se relacionaban 21 buques.

Pero en esta lista no se distinguen los que hacían la línea Bilbao-Sevilla de los que realizaban la línea Sevilla-Marsella. La razón, al descubrirla, ha sido obvia: los barcos no iban de Bilbao a Sevilla y regresaban de Sevilla a

IBARRA Y COMPAÑIA

ANTES
COMPAÑIA VASCO ANDALUZA

Servicio regular de vapores de escala fija de Bilbao a Sevilla y de Sevilla a Marsella.

VAPORES DE LA COMPAÑIA

	Toneladas registradas.		Toneladas registradas.
Cabo San Vicente.....	1.750	Cabo Silleiro.....	986
Cabo San Antonio.....	1.750	Itálica.....	1.186
Cabo Quejo.....	1.750	La Cartuja.....	848
Cabo Peñas.....	1.742	Triana.....	779
Cabo Palos.....	1.562	Vizcaya.....	758
Cabo Trafalgar.....	1.542	Ibaizabal.....	739
Cabo Ortega.....	1.518	Luchana.....	405
Cabo Creux.....	1.517	Cabo Santa María.....	155
Cabo Prior.....	986		—

LÍNEA DE SEVILLA.—Servicio semanal para Santander, Gijón, Ferrol, Coruña, Carril, Marín, Vigo, Liaboa, Cádiz y Sevilla.—Admite carga y pasajeros para los referidos puertos. La carga deberá entregarse en las gabarras de la Compañía, ó al costado del buque.

LÍNEA DE MARSELLA.—Servicio semanal para Huelva, Málaga, Adra, Almería, Garrucha, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Certe y Marsella.—Admite carga y pasaje para los puertos mencionados y tan solo pasajeros para los de Santander y Galicia. La carga deberá entregarse en las gabarras de la Compañía ó al costado del vapor. Admite también carga á flete corrido en para los puertos de Argelia, Túnez é Italia, en los cuales hagan escala los vapores de la COMPAÑIA GENERAL TRASATLANTICA DE MARSELLA con cuya Empresa está en combinación esta Compañía.

Fig. 3: Lista de vapores de la compañía en la Revista de Navegación y Comercio el 15 de enero de 1897.

IBARRA Y COMPAÑIA.--SEVILLA

LINEA REGULAR
51-semanal
DE GRANDES VAPORES



ESTRE
Bilbao, Sevilla, Marsella y
puertos intermedios.

VAPORES DE LA COMPAÑIA

Cabo Roca, de 2800 toneladas.—Cabo San Sebastian de 2800.—Cabo de la Nao, de 2800.—Cabo Tortosa, de 2800.—Cabo San Vicente, de 2800.—Cabo San Antonio, de 2800.—Cabo Quejo, de 2800.—Cabo Peñas, de 2800.—Cabo Trafalgar, de 2800.—Cabo Paisos, de 2800.—Cabo Ortegai y de 2.800.—Cabo Orens, de 2800.—Cabo Prior, de 1500.—Cabo Silheiro, de 1500.—Itálica, de 1500.—Ibaizabal, de 1100.—La Cartuja, de 1100.—Vizcaya de 1100.—Triana, de 1100.—Luchana, de 800.—Cabo de Santa María de 800.

Consignatario: **D. Enrique Ravello**, Princesa, 22.

SALIDAS DE ALICANTE

Todos los martes y sábados para Cartagena, Almería, Málaga, Oadiz, Sevilla, Huelva, Vigo, Gariñ, Coruña, Santander y Bilbao, admitiendo carga para San Sebastian, Pasages y puertos Nortes de Francia.

Todos los miércoles y viernes para Valencia, Tarragona, Barcelona, Oette y Marsella admitiendo carga para San Feliu y Palamós y los principales puertos de Italia.

Fig. 4: Anuncio con la lista de vapores de la compañía en La Correspondencia de Alicante el 1 de septiembre de 1897.

Bilbao, sino que la mayoría de las veces, si no todas, los barcos, una vez en Sevilla, continuaban hasta Marsella, y los que venían de Marsella continuaban hasta Bilbao. Se distinguían dos líneas porque tradicionalmente existía sólo la de Bilbao-Sevilla, en la que se utilizaban los barcos a vapor sin nombres de cabos como: *Itálica*, *La Cartuja*, *Triana*, *Vizcaya*, *Ibaizabal* y *Luchana*. Estos sí que regresaban a Bilbao, punto de origen y final de la ruta. Cuando aparece la segunda línea en 1885, de Sevilla a Marsella, los vapores que se compran o se mandan construir son bautizados, a partir de ahí, con nombres de cabos geográficos.

Por otra parte, el número de naves iba cambiando muy a menudo, por hundimientos, por ventas a otras compañías o por compras de nuevas unidades. Además, al cambiar de dueño, siempre se le modificaba el nombre, y eso hace que nos podamos encontrar el mismo barco con nombres distintos como el *SS Hemland* sueco o *Cabo Tortosa* español, y para complicar más aún el estudio, a menudo se le ponía a un barco el mismo nombre que

tuvo un predecesor, por ejemplo, el primero y mítico vapor que tuvo la compañía, el *Itálica* de 1860, tuvo un segundo *Itálica* de 1883, pero como nunca coincidieron en el tiempo no los veremos como *Itálica I* e *Itálica II*.

NOMBRE Y DOMICILIO DEL ARMADOR	NOMBRE DEL BUQUE	CLASE	TONELAJE Total.
	Cabo San Antonio.....	Vapor.....	1.001
	Cabo San Vicente.....	"	1.817
	Cabo San Martín.....	"	1.651
	Cabo Quejo.....	"	1.651
	Cabo Peñas.....	"	1.651
	Cabo Trafalgar.....	"	1.518
	Cabo Paisos.....	"	1.657
	Cabo Ortegai.....	"	1.453
	Cabo Orens.....	"	1.421
	Cabo Roca.....	"	1.582
Ibarra y Compañia.—Sevilla.....	Cabo San Sebastián.....	"	1.583
	Cabo Nao.....	"	1.551
	Cabo Tortosa.....	"	1.456
	Cabo Espartel.....	"	1.249
	Cabo Silheiro.....	"	1.025
	Cabo Prior.....	"	1.025
	Itálica.....	"	1.070
	Ibaizabal.....	"	712
	La Cartuja.....	"	803
	Vizcaya.....	"	831
	Triana.....	"	718

Fig. 5: Lista de vapores de Ibarra y Compañía en la Lista Oficial de los Buques de Guerra y Mercantes de la Marina Española de 1900.

Entre los dos anuncios anteriores vemos que aparecen cuatro vapores nuevos: *Cabo Roca*, *Cabo San Sebastián*, *Cabo Tortosa* y *Cabo de la Nao*. Con lo que el número pasa de 17 a 21.

Al revisar algunos documentos de embarque de los años 1887 y 1911, en los que se especifica, entre otros datos, el nombre de la nave y el destino, descubrimos que, desgraciadamente, las listas de vapores de los anuncios de la Ybarra y Cía. Sociedad en Comandita, no se ajustaban a los barcos puestos en servicio.

Al consultar la Lista Oficial de Buques de Guerra y Mercantes de la Marina Española de 1 de enero de 1900, este armador poseía 21 barcos de vapor, pero aparecen dos nuevos, como *Cabo San Martín* y *Cabo Espartel*, y han desaparecido también otros dos: *Luchana* y *Cabo Santa María*.

Listas de buques de Ybarra y Cía. en 1897.

La columna central es la más próxima al viaje de la Dama de Elche.

15 enero 1897	1 septiembre 1897	1 enero 1900
Cabo San Antonio	Cabo San Antonio	Cabo San Antonio
Cabo San Vicente	Cabo San Vicente	Cabo San Vicente
		Cabo San Martín
Cabo Quejo	Cabo Quejo	Cabo Quejo
Cabo Peñas	Cabo Peñas	Cabo Peñas
Cabo Trafalgar	Cabo Trafalgar	Cabo Trafalgar
Cabo Palos	Cabo Palos	Cabo Palos
Cabo Ortegal	Cabo Ortegal	Cabo Ortegal
Cabo Creux	Cabo Creus	Cabo Creus
	Cabo Roca	Cabo Roca
	Cabo San Sebastián	Cabo San Sebastián
	Cabo de la Nao	Cabo Nao
	Cabo Tortosa	Cabo Tortosa
		Cabo Espartel
Cabo Silleiro	Cabo Silleiro	Cabo Silleiro
Cabo Prior	Cabo Prior	Cabo Prior
Itálica	Itálica	Itálica
Ibaizábal	Ibaizábal	Ibaizábal
La Cartuja	La Cartuja	La Cartuja
Vizcaya	Vizcaya	Vizcaya
Triana	Triana	Triana
Luchana	Luchana	
Cabo Santa María	Cabo Santa María	

Esto nos obligó a hacer una búsqueda exhaustiva de las fechas de construcción, de entrada y salida a la compañía, de hundimiento y de desguace, para así poder tener exactamente las embarcaciones que estaban en servicio activo el 31 de agosto de 1897. El resultado fue de 25 embarcaciones, y de ellas sólo teníamos constancia (por los documentos de embarque) de que hicieron la ruta a Marsella al menos 13 de ellas.

Movimientos del puerto de Barcelona

Llegados a este punto, localizamos en la prensa diaria digitalizada de la época, La Vanguardia, datos importantes como: las distancias navegadas de los buques que habían salido ese día, ofrecidas por el vigía marítimo del Castillo de Montjuich; los movimientos de entradas al puerto, los despachos y las salidas del mismo. Se trata de informaciones muy escuetas, a menudo telegráficas, pero de relevancia para nosotros, amén de alguna que otra repetición o error cometido por el periodista, pero de fácil arreglo.

Si recordamos a Pierre Paris, dijo:

“El vaporcito español, que durante una semana había paseado por el mar [...], hizo escala en Barcelona.”

Es decir, de Alicante a Barcelona contando las escalas realizadas, había estado navegando una semana. Si zarpó el lunes 31 de agosto, debió llegar a Barcelona aproximadamente el lunes 7 de septiembre. Pensando que la expresión “una semana” no fue utilizada como medida exacta de tiempo, si no más bien de forma aproximada, deberíamos revisar la prensa de unos días antes y después del 7 de septiembre en previsión de que su llegada se adelantase o sufriera un retraso.

Nuestra búsqueda recorrió la prensa desde el día 2 hasta el día 18 de septiembre, a sabiendas de que el 2 era materialmente imposible si zarpó el 31. Los resultados de los vapores de Ybarra y Cía. se muestran a continuación:

Movimiento del puerto de Barcelona.

Barcos de Ybarra y Cía. del 2-9-1897 al 18-9-1897.

Llegada de	Fecha	Nombre/Datos	Salida para
Bilbao	2	Cabo San Antonio en 20 días con escalas, 1.213 Tm, capitán Torres, con cargo general.	
	2	Cabo Palos capitán Aramburu.	Bilbao
Bilbao	3	Cabo Tortosa en 18 días con escalas, 1.200 Tm, capitán Tellechea, con 4.175 bultos albayalde, hojalata, tabaco, avena, trigo, azúcar, pieles y 600.000 kg lingotes y hierro a la orden y 4 pasajeros.	
	5	Cabo San Antonio capitán Torres, con efectos.	Marsella

Movimiento del puerto de Barcelona. Barcos de Ybarra y Cía. del 2-9-1897 al 18-9-1897 (cont.)

Llegada de	Fecha	Nombre/Datos	Salida para
Marsella	6	Cabo Peñas de noche o madrugada, en 20 horas, 1.213 Tm, capitán Guerrica, con efectos y otros a la orden y 4 pasajeros.	
Bilbao	6	Itálica a las 10 horas, en 29 días con escalas, 1.213 Tm, capitán Guerrica (sic) (posiblemente Lancirica), con efectos y otros a la orden y 5 pasajeros.	
	8	Cabo Peñas capitán Guerrica, con efectos.	Bilbao
	8	Cabo Tortosa capitán Tellechea, con efectos.	Marsella
	8	Itálica capitán Lancirica, con efectos.	Marsella
Marsella	¿9-13?	Cabo Tortosa capitán Tellechea, con efectos.	
Bilbao	14	Cabo Ortegal en 29 días con escalas, 1.213 Tm, capitán Astorquia, con 11.444 bultos hierro, acero, flejes, trigo, avena, sulfato, vino, aceite, café, azúcar, pasas, lana, tabaco, cera, tejidos y otros efectos a la orden y 5 pasajeros.	
	16	Cabo Tortosa capitán Tellechea, con efectos.	Bilbao
	17	Cabo Ortegal capitán Astorquia, con efectos.	Marsella
Marsella	18	Itálica capitán Lancirica, con efectos.	

En algunos apuntes aparece el número de días que ha durado la navegación, y sorprende su disparidad. De Bilbao a Barcelona, contando las escalas, el *Cabo San Antonio* tardó 20 días, el *Cabo Tortosa* 18 días, y el *Itálica* 29 días. Solo podemos interpretar esta disparidad a las diferentes potencias de los motores, a estancias prolongadas en alguna escala para carga

y descarga, o a paradas técnicas o averías. De todos modos, hemos comprobado que la duración del trayecto recorrido no se ajustaba a la publicidad que de él se daba en la prensa, que era de unos 27 días. Estos desfases se intentan ajustar durante las escalas, por ejemplo, el *Itálica*, que tardó 29 días, realizó una escala en Barcelona de 2 días en lugar de 3.

Del día 9 al 13 no se registran movimientos en el puerto de Barcelona concernientes a la naviera Ybarra y Cía., llegando otro vapor procedente de Bilbao el día 14, pero suponemos que hay un hueco de información en el diario, ya que no aparece la llegada del *Cabo Tortosa* de Marsella (entre los días 9 y 13), pero sí su salida a Bilbao el día 16.

Hacemos un inciso, como curiosidad. El día 16 de septiembre de 1897, en la página 4 de *La Vanguardia*, se da a conocer la noticia: “Descubrimientos arqueológicos. Escultura hallada recientemente en las ruinas de la antigua colonia Illice-Elche (Alicante)”. Es decir, la prensa nacional se hacía eco del descubrimiento cuando la *Dama de Elche* ya había salido de España.

Con todo lo dicho creemos que debemos descartar los buques que llegaron a Barcelona los días 2 (*Cabo San Antonio*) y 3 (*Cabo Tortosa*), pues deberían haber hecho el trayecto desde Alicante en 2 o 3 días. El siguiente vapor llegó el día 6 (*Itálica*) que parece un tiempo razonable, la “semana”, que dijo Pierre Paris. El siguiente buque llegó el día 14 (*Cabo Ortegal*), también lo descartamos pues habría tardado 14 días desde Alicante.

Hacemos notar que el día 3 zarpa de Barcelona el vapor *Manuel Espalú* hacia Marsella y atraca el *García Vinuesa* procedente de Marsella, ambos de la Compañía Espalú y Cía.; este último zarpó el día 5 hacia Sevilla. Así mismo, el día 7 llega el *Andalucía*, de la misma compañía desde Sevilla con escalas, en 9 días. Si este vapor fuese el que llevó a la *Dama de Elche* desde Alicante, y tardó una semana como dijo Pierre Paris, se hubiera visto obligado a recorrer la distancia entre Sevilla y Alicante en solo dos días, lo que nos parece improbable teniendo en cuenta las escalas programadas.

Todo lo expuesto nos induce a pensar que el único buque de cabotaje español que pudo utilizar Pierre Paris con la *Dama de Elche* embalada en su camarote, debió ser el vapor mixto *Itálica* (II), sin embargo, asumimos

que no hemos encontrado un documento que certifique, de forma rotunda el nombre del pasajero y el voluminoso equipaje declarado en este viaje.

Los vapores '*Itálica*'

Ya hemos dicho anteriormente que hubo dos buques *Itálica*, veamos cómo surgieron.

José María Ybarra, vasco de nacimiento, en 1860 ordena en Inglaterra la construcción del primer buque a vapor de la compañía. Fue encargado a los astilleros E. Wingate de Glasgow y sería un modelo de propulsión mixta, es decir, de vela y vapor, y sus características fueron:

Astillero / Año: Wingate, Glasgow / 1860.
Peso Muerto: 382 TM.
Eslora: 48,8 m.
Manga: 7,6 m.
Puntal: 3,4 m.
Propulsión: Alternativa compound.
Potencia 50 C.V.
Velocidad: 7 nudos.
Vendido a una naviera italiana: 1883.

Se llamaría *Itálica* en honor a la ciudad romana, cercana a Sevilla. Para afrontar los costes de su construcción se buscó capital entre familiares y amigos bilbaínos y sevillanos. El primer capitán fue Domingo de Zaracondegui.

Como mascarón de proa iban las figuras de dos hombres, uno vestido de andaluz y otro de vizcaíno, estrechándose la mano y, en la popa, los escudos de Bilbao y Sevilla. El coste definitivo del buque fue de 4.350 libras esterlinas. El 29 de diciembre de 1860, el *Itálica* salía del puerto de Bilbao. Llevaba el buque, en su chimenea, una V y una A entrelazadas en honor al capital vasco y andaluz arriesgado en la empresa, distintivo que, desde entonces, será el emblema de la naviera.

El *Itálica* era el número de construcción 51 del astillero Wingate, de Whiteinch, y había sido botado exactamente el 3 de noviembre de 1860.

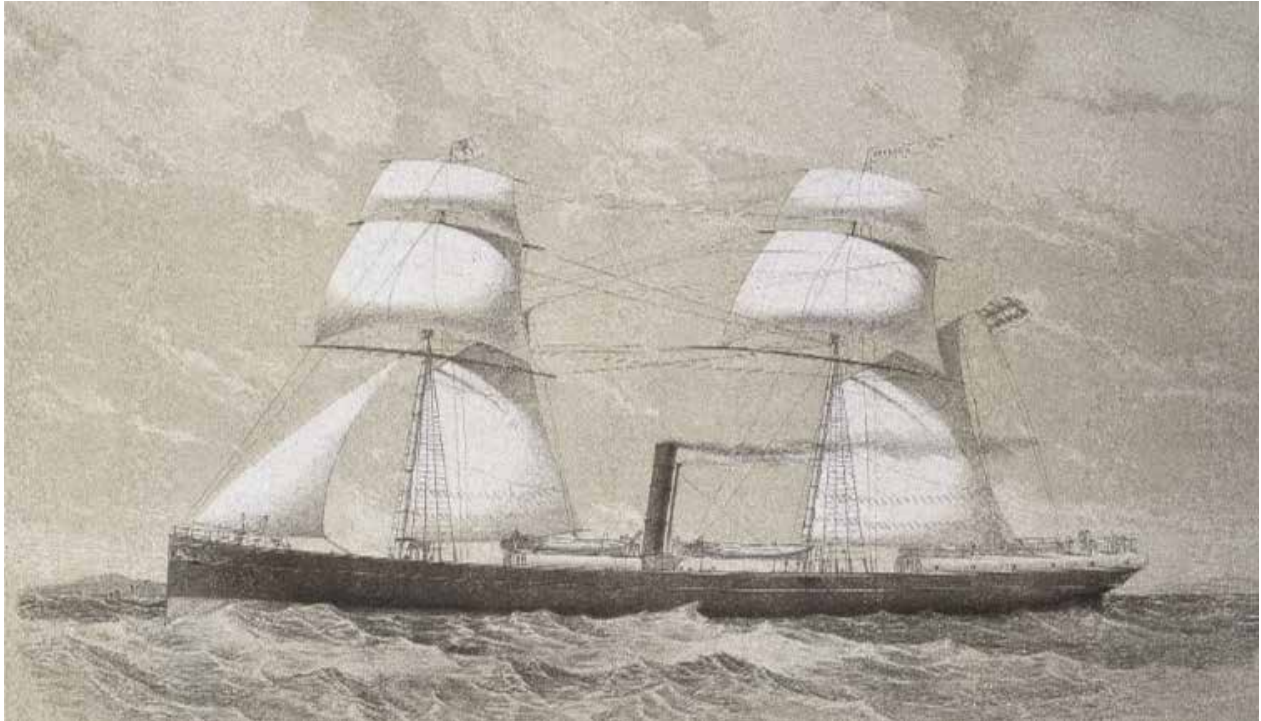


Fig. 6: El Itálica de 1860, por McLure y McDonald, Glasgow / Litografía del Museo Naval de San Sebastián, 33,5 x 43,5 cm, huella en hoja 26 x 37 cm.

En 1878, se crea la Compañía Vasco Andaluza de Vapores. Los buques que realizaban la línea Bilbao-Sevilla eran ya cuatro. Los barcos son propiedad de la Compañía José María de Ybarra, pero la gestión es de la Vasco Andaluza.

La naviera José María Ybarra absorbió a la Vasco Andaluza y se constituyó José María de Ybarra y Compañía el 13 de diciembre de 1881.

En 1883 el viejo *Itálica* es vendido. Tres meses antes de la venta se había contratado con los astilleros J. L. Thompson de Sunderland la construcción de otro vapor: “el buque tendrá las dimensiones siguientes; 220 pies de eslora, 31 de manga y 16 1/2 de puntal. La fuerza de su máquina será de cien caballos nominales. Su forma de medio Spar-Deck y cargará 1.400 toneladas de peso muerto.”...

Es el *Itálica (II)*, botado el 6 de marzo de 1884, y sus principales características eran las siguientes:



Fig. 7: Medalla conmemorativa del centenario del 'Itálica' de 1860. En la bandera del reverso se aprecia el logotipo de la compañía formado por una V y una A entrelazadas.

- Astillero/Año: J.L.Thompson & Sons/1883.
- Número de grada: 200.
- Peso Muerto: 1.267 TM.
- Registro Bruto: 1.070 TRB.
- Eslora: 67,1 m (220 pies).
- Manga: 9,5 m (31 pies).
- Puntal: 5,0 m (16 1/2 pies).
- Propulsión: Alternativa compound (2 cilindros, uno de alta y otro de baja).
- Potencia: 514 C.V.
- Hundido: 1922.



Fig. 8: El 'Itálica (II)' de 1883 en Sevilla. / Ed. Seán y González. Postal de la época.

La naviera entonces contaba con siete vapores; *Luchana*, *Ibaizábal*, *Vizcaya*, *Triana*, *La Cartuja*, *Vasco* e *Itálica (II)*.

La naviera se consolida como una de las más importantes de cabotaje del Estado. Lo que comenzó con una única línea de cabotaje entre Bilbao y Sevilla, pronto se amplió al Mediterráneo con la segunda línea Bilbao - Marsella, que se caracterizó por bautizar a los veleros con el nombre de un cabo geográfico, primero con salidas semanales, más tarde también con quincenales; la flota se fue modernizando y aumentando su número de buques hasta la treintena.

Durante la Guerra de Cuba, aprovechando su ruta, el vapor *Itálica (II)* transportaba a los soldados que partirían a Cuba.

El 23 de febrero de 1896, en *La Crónica Meridional* de Almería, se publica que: "En el vapor *Itálica* embarcaron ayer tarde para Cádiz, desde donde se dirigirán a Cuba, cuarenta y siete soldados voluntarios, en su mayoría de esta provincia..."

El día que partía un barco desde el puerto se podía saber qué tipo de soldados se marchaban por el ambiente que se vivía en el muelle. Cuando el vapor iba cargado de reclutas de reemplazo reinaba el miedo y las lágrimas en la despedida; si eran reservistas el drama de las familias que les decían adiós, con las mujeres y los hijos delante, dejaban en el ambiente un rastro a tragedia que duraba horas. En cambio, cuando se marchaban los voluntarios la pena de las madres y los llantos se disipaban en medio de ese clima de euforia de los muchachos que ya se creían héroes cuando les daban el petate con dos camisas, dos calzoncillos, un par de zapatos, un par de alpargatas, una gorra de cuartel, dos trajes de rayadillo, una bolsa de aseo, dos toallas y una manta. Para motivarlos un poco más, sobre la cubierta se les iba dando en mano un sobre con cincuenta pesetas a cada uno, un anticipo del sueldo mensual que a comienzos de 1896 era de veinte pesetas con ochenta y tres céntimos.

Transcurrían los últimos años del siglo XIX. Se descubrió la Dama de Elche, que casi de

inmediato fue vendida al Museo del Louvre por mediación de Pierre Paris, y en pocos días, embalada entre algodón, cajas de madera y serrín, a las 4 de la tarde del día 31 de agosto de 1897 emprendió su travesía en el *Itálica (II)*, de la naviera Ybarra y Cía. Sociedad en Comandita de Sevilla, gobernado por el capitán Juan de Lancirica e Ibarra; como carga llevaba diversos artículos de comercio y cinco pasajeros.

El vapor *Itálica (II)* era un buque de transporte de mercancías y de pasajeros, disponía de ocho camarotes en el entrepuente de popa con capacidad para 20 personas. Estaban situados de forma simétrica, cuatro a babor y cuatro a estribor, dejando una zona central con una amplia mesa y cuatro bancos como asientos, el techo de esta sala disponía de una lumbrera que proporcionaba iluminación natural desde la cubierta. El acceso a ellos se efectuaba por una caseta en la popa con escaleras hacia el entrepuente que a su vez servía

de salita para fumadores. Los dos camarotes más cercanos a popa tenían una sola cama, los contiguos una litera con dos camas, los dos siguientes una litera con dos camas, un sofá cama y un pequeño cuarto de baño, y los dos últimos dos literas con dos camas y un cuarto de baño.

El barco no iba con el pasaje completo el 31 de agosto de 1897, o por lo menos sabemos que llegó a Barcelona con cinco pasajeros, esto nos hace pensar que Pierre Paris debió ocupar uno de los camarotes de una cama o cualquier otro, pero en solitario. Sabemos que llevaba su propio equipaje, suponemos que serían dos maletas, ya que pasó casi un mes en España, y además la caja con la escultura de la Dama de Elche. No sería descabellado pensar que ocupó un camarote de dos camas, ya que era de mayores dimensiones que el individual, pero esto sólo es una conjetura. En el plano adjunto se puede ver la disposición de los camarotes del pasaje.

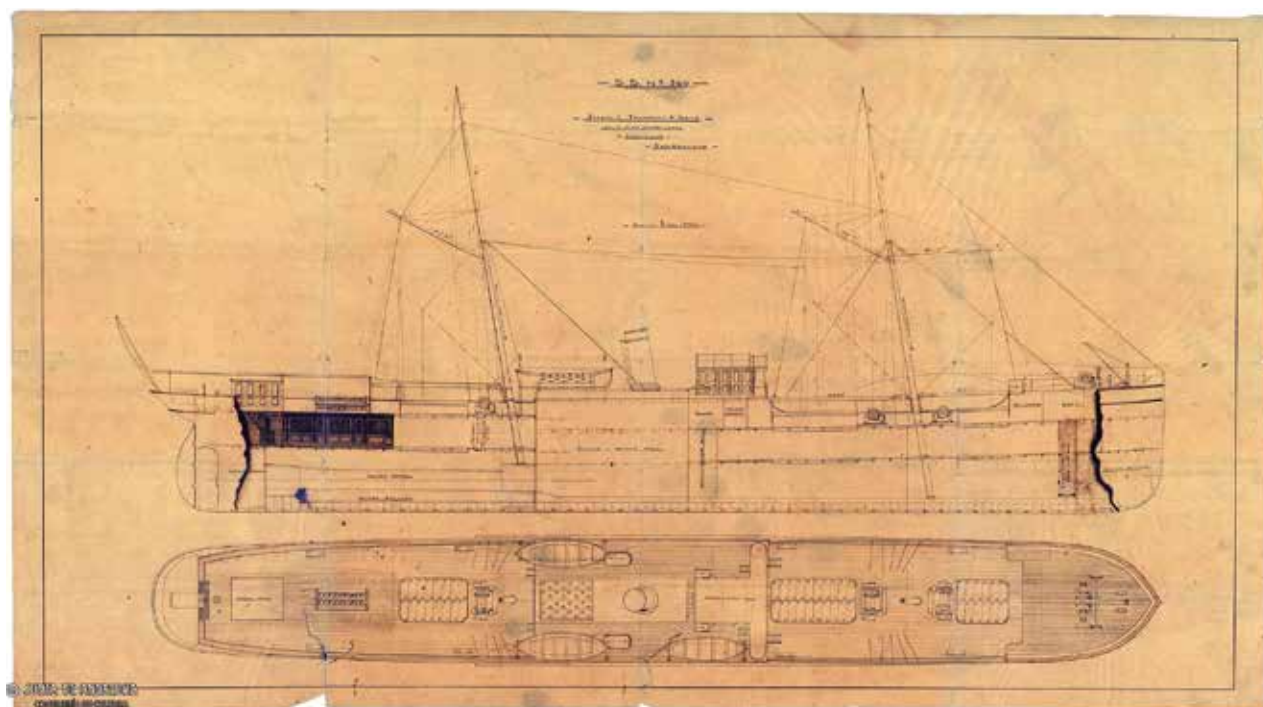


Fig. 9: Plano de planta y corte del alzado del vapor *Itálica (II)*. Reproducido con permiso del Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Virado en color a partir del original en cianotipo. Fondo documental de la naviera Ybarra y Cía. Signatura Y-84PL.

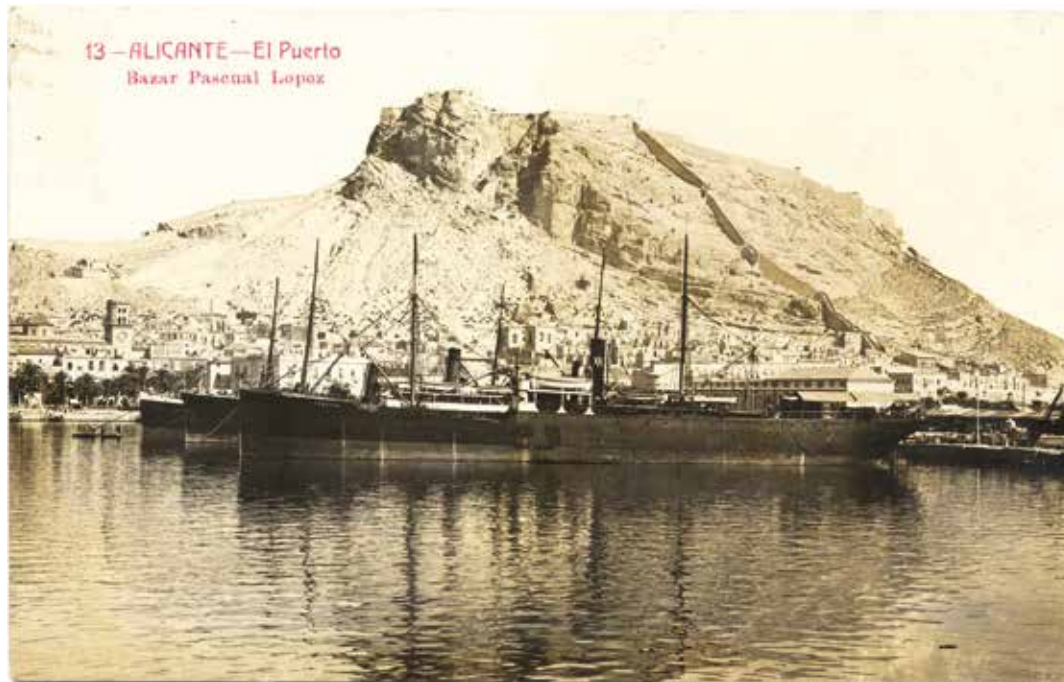


Fig. 10: El Itálica (II) en Alicante, en primer plano, junto a otros buques compañeros de flota Ybarra y Compañía, Sociedad en Comandita. / Ed. Bazar Pascual López. Postal de la época.

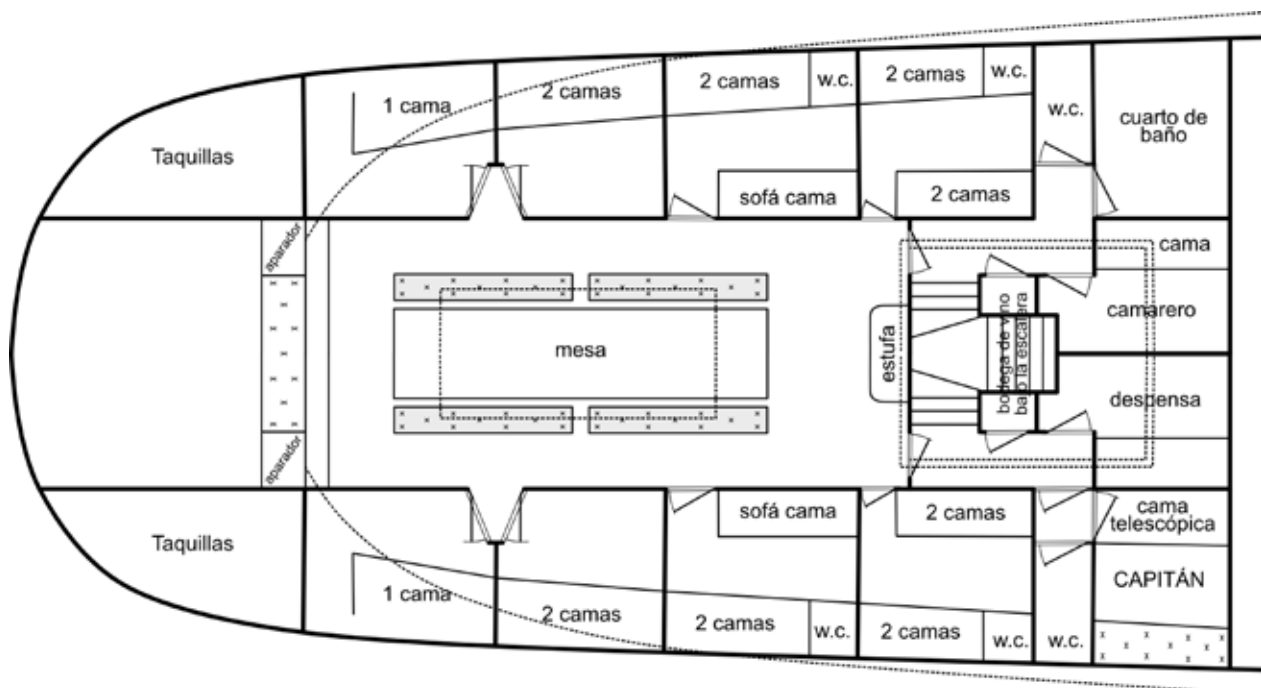


Fig. 11: Plano de acomodación de popa del Itálica (II), con la disposición de los camarotes del pasaje y su mobiliario básico. / Elaboración propia a partir del plano de acomodación general del buque. Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Expediente del buque Itálica II, plano Y-85PL.

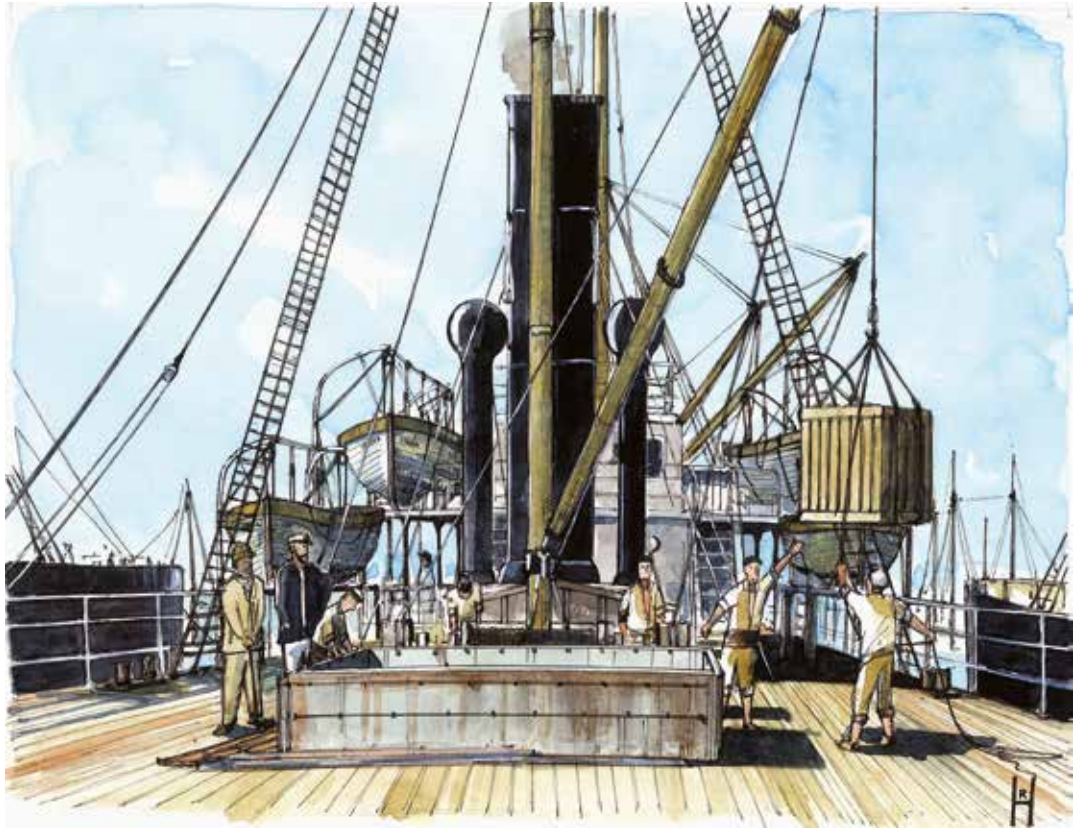


Fig. 12: Embarque de la Dama de Elche en el vapor 'Itálica (II)' en el puerto de Alicante, 31 de agosto de 1897. / Roberto Hernández, acuarela, sobre base de 29 x 42 cm.



Fig. 13: El vapor 'Itálica (II)' zarpando del puerto de Alicante, 31 de agosto de 1897. / Roberto Hernández, acuarela, sobre base de 29 x 42 cm.

Los accidentes del 'Itálica (II)'

El vapor *Itálica (II)*, en sus travesías sufrió algún que otro percance. Sabemos que el 25 de octubre de 1884, al año de ser adquirido, encalló en el banco del NE de El Abra, Bilbao. Aunque el estado de la mar era malo en ese momento, pronto mejoró. Los cuatro pasajeros del buque fueron llevados a tierra por dos lanchas de la cofradía de Portugalete. La tripulación decidió permanecer a bordo porque no había peligro. Al día siguiente los remolcadores El Siglo y Volador consiguieron sacarlo al canal.

Conocemos “otro accidente” por una fotografía de Ramón Alba del *Abc*, tomada el 1 de octubre de 1917 cuya descripción dice: “Un naufragio en Pasajes. El vapor *Itálica* de la Compañía Vasco Andaluza en el momento de hundirse”. A pesar de esta descripción sabemos que no se hundió ni en ese puerto ni ese día. Nótese que también se cita mal el nombre de la naviera que hacía 32 años que no se llamaba Vasco Andaluza, sino Ybarra y Cía. Sociedad en Comandita.

Disponemos de otra fotografía del mismo momento, pero desde otro punto de vista, que parece confirmar el percance y no su hundimiento, fue publicada por Adolfo Castillo e Íñigo Ybarra, en 2004, en el libro *La Naviera Ybarra*. Aunque los autores no saben la fecha, en ella se ve cómo el buque está prácticamente hundido y el agua llega peligrosamente hasta la amurada de babor, está ligeramente cabeceado hacia proa y todo indica que está cercano al hundimiento. Sin embargo, en la popa se ven claramente los cabos que lo amarran a una boya del puerto, parece que se encuentra estable y en situación de espera hasta el momento de la extracción del agua del interior por bombeo, de hecho, en las fotografías se ven miembros de la tripulación en su cubierta.

Posiblemente el error se comete confundiendo este percance con el accidente de 1884, ya que, en las fotografías, como hemos dicho y se puede ver, el vapor está estabilizado y amarrado a una boya. Desde aquí no podemos asegurar que se trate del mismo accidente o de dos accidentes diferentes.

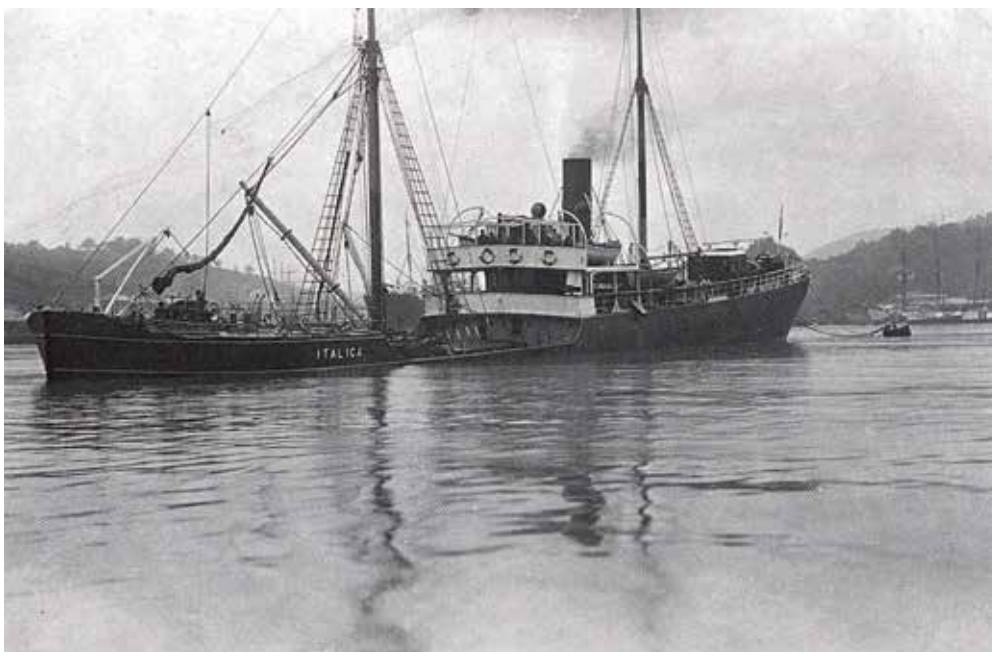


Fig. 14: El '*Itálica (II)*' con el casco prácticamente hundido. Unos cabos lo mantienen amarrado a una boya. / Sanauja Albiñana, Vicente Luis. 2008. '*José María Ybarra y los Itálica*'.

Tenemos un dato interesante, durante la Primera Guerra Mundial, el submarino alemán SM U-35 detuvo e inspeccionó el *Itálica*. Ocurrió en el Golfo de Cádiz, a las 14.15 h del 24 de abril de 1917, comandado por Lothar von Arnauld de la Perière, llamado “el as de los ases”, porque es hasta el día de hoy el comandante con el mayor volumen de barcos hundidos, en toneladas. Realizó una larga misión oceánica de aproximadamente 5.551 millas náuticas, de las cuales 321 fueron sumergidas, en un total de 36 días, durante las cuales se hundieron 20 barcos de vapor, 3 veleros, con un total de 67.989 toneladas, 16 de los cuales provenían de países enemigos (12 británicos y 4 italianos), y 7 de ellos se registraron en puertos de países neutrales (3 griegos, 2 noruegos, 1 estadounidense y 1 danés). También se detuvieron para inspección, 10 buques de bandera neutral (8 españoles, 1 griego y 1 noruego), a los que se les permitió continuar: uno de ellos fue nuestro *Itálica (II)*.

El naufragio del '*Itálica (II)*'

Sin embargo, el destino hizo que el día 11 de enero de 1922, el vapor *Itálica (II)* naufragara de forma definitiva. Ocurrió a la salida del puerto de Vigo, como consecuencia de haberse abierto una vía de agua en el departamento de máquinas al tocar el bajo de Biduídos.

El *Itálica (II)* era por entonces todo un veterano que realizaba su viaje número 274. Había llegado a Vigo el martes 10 de enero de 1922 procedente de Santander con carga general. Al mando se encontraba el capitán Rafael Arancivia y contaba con una tripulación de 27 hombres, entre gallegos, andaluces y vascos.

A las ocho de la noche del día 11 de enero partió con destino a Sevilla con carga general, una importante partida de madera y numerosos barriles vacíos.

Esa noche reinaba en la zona una espesa niebla. Aunque se dirigía hacia el sur, el capitán decidió salir por la boca norte de la ría pues allí la niebla era menos espesa. Todo transcurrió con normalidad a pesar de que la



Fig. 15: El '*Itálica (II)*' en el puerto de Santander, muelle de Maura. / Ed. R. Pacheco. Col. Chris Kleiss.

visibilidad seguía siendo nula por toda la Ría. Esa falta de visibilidad hizo que el capitán no pudiera dejar a buen resguardo el peligroso bajo de los Biduídos, en la Punta Rodeira, impactando con la última roca. Buena parte de la tripulación dormía en ese momento.

El choque ocurrió a las diez menos cuarto de la noche, se sintió a bordo un fortísimo golpe, seguido de otros dos menores. El impacto lo había recibido el *Itálica* en su centro por estribor, en plena sala de máquinas, abriéndose una vía de agua por donde empezó a entrar en su interior de forma alarmante. Rápidamente se temió por la pérdida del barco y su capitán actuó en consecuencia organizando el abandono de la nave.

Se lanzaron al mar dos botes salvavidas, donde embarcaron todos los tripulantes, la mayoría de ellos después de un desagradable despertar. Hacía un frío tremendo y los ateridos naufragos buscaron la seguridad del puerto de Vigo, a donde pusieron proa. A los pocos minutos apareció entre la niebla un salvador muy oportuno. Se trataba del balandro coruñés *San Antonio*, patroneado por José Sambade, que recogió a los naufragos, les prestó los primeros auxilios y puso rumbo a Vigo.

Camino del puerto se cruzaron con una pareja de pesqueros. A uno de ellos subieron el capitán, el primer oficial, el contramaestre y algunos marineros, rogando al patrón que los llevara de vuelta hasta el lugar del si-



Fig. 16: El Itálica (II) de 1883 en el puerto de Santander, muelle de Dehesa, abarloado a su compañero de flota Triana. / Ed. E. Cabrillo, Torrelavega. Archivo de D. Manuel Rodríguez Aguilar. Postal de época.

niestro, con la intención de sacar al vapor de las piedras.

Sin embargo, cuando llegaron, el *Itálica* había desaparecido completamente bajo las aguas y solo quedaban en la superficie numerosos barriles y maderas que transportaba en cubierta, testigos mudos del naufragio. Solo había pasado poco más de una hora desde el momento del impacto. Una vez a salvo en tierra, el capitán y algunos tripulantes pasaron los días 13 y 14 de enero por el juzgado de Marina para prestar declaración.

A pesar de todo, el naufragio del *Itálica (II)* no había sido una gran pérdida ya que de su valor solo quedaba pendiente de amortizar 56.000 pesetas. Pero los soldados españoles que luchaban en África y la Comisión de Madres no compartían ese mismo sentir, puesto que estas últimas habían hecho un gran esfuerzo que se había esfumado de un plumazo. Los 13 bultos que transportaba con destino a Ceuta, que constituían el aguinaldo del batallón de Murcia y que estaban compuestos por 1.000 sombreros impermeables, 800 chalecos de lana, 800 pares de calcetines de

lana y 800 bufandas, se habían perdido completamente junto con el vapor. Después de todo, lo único bueno es que no se habían producido víctimas.

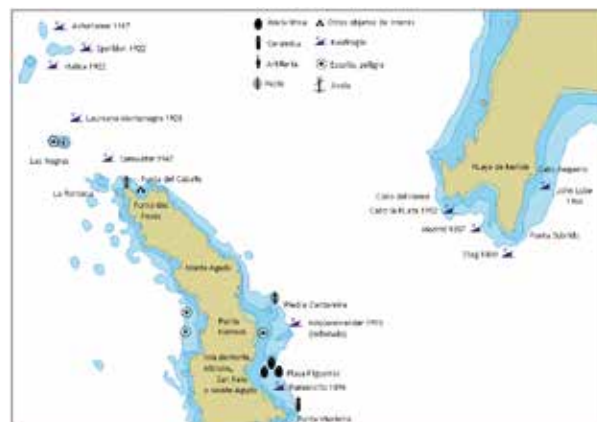


Fig. 17: Situación de los hallazgos arqueológicos y pecios de la boca norte de la Ría de Vigo. El pecio del 'Itálica (II)' hundido en 1922, se encuentra en la esquina superior izquierda. / San Claudio, M. y González, R., 2011.

El pecio del *Itálica (II)* está perfectamente localizado junto a otros naufragios. Está situado al noroeste de la Isla de Monteagudo (Islas Cíes), en la zona del Parque Natural

Marítimo Terrestre das Illas Atlánticas de Galicia; esto significa que se encuentra debidamente protegido y las inmersiones para su visita están muy controladas. En internet (YouTube) pueden verse varias filmaciones del pecio del *Itálica (II)* realizadas por clubs de buceo de las inmediaciones de las Islas Cíes. En ellas se pueden ver partes del casco, de su maquinaria, el ancla, cabrestantes, la caldera e incluso varios sacos apilados, con la carga de cemento, endurecido por el agua y el paso del tiempo.

Agradecimiento

Quisiera hacer constar mi agradecimiento al ilustrador de barcos Roberto Hernández, gran acuarelista y marino mercante que, sin conocerme personalmente, y al saber mi necesidad de ilustrar el vapor *Itálica (II)* en este trabajo, se ofreció de manera totalmente desinteresada a realizar las dos acuarelas que aparecen en él.

Bibliografía

Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Fondo documental de la naviera Ybarra. En web: <https://www.juntadeandalucia.es/cultura/agendaculturaldeandalucia/evento/el-fondo-documental-de-la-naviera-ybarra> (Última consulta 22-9-2019).

Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Fondo documental de la naviera Ybarra. Planos en cianotipo del buque *Itálica II*. Signaturas Y-83PL, Y-84PL y Y-85PL.

CASTILLO DUEÑAS, Adolfo, e YBARRA MENCOS, Íñigo. *La naviera Ybarra*. Ed. Guadalquivir. Sevilla. pp. 392. 2004.

Diario Oficial del Ministerio de Marina. Nombra Oficial 2.º de la Reserva Naval al Cap. mercante D. J. de Lancirica. Año XIX, Núm. 154, p. 927. Madrid, 10 de julio de 1924.

DÍAZ MORLÁN, Pablo. *Los Ybarra: una dinastía de empresarios, 1801-2001*, Marcial Pons. Madrid, 2002.

[diversurfergue]. (2013, julho). *Itálica II* [Video]. Recuperado de <https://youtu.be/OBgvvQ-9GK-M>.

Documentos de embarque. Ybarra y Cía. 1887 y 1911. Varias búsquedas en la web: <https://www.todocoleccion.net/lineas-navegacion/> (Última consulta 22-9-2019).

GONZÁLEZ CEMPELLÍN, Juan Manuel, y GONZÁLEZ GARCÍA, Sonia. Retratos de buques de vapor en la colección del Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián. Pintura y grabado. ITSAS memoria. *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*. nº 3, pp. 609-626. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián. 2000.

Itálica. Ybarra y Cía. En la web: http://www.buques.org/CKleiss/CK_Italica_E.htm (Última consulta 22-9-2019).

La Lectura Dominical. 1899. nº 312, p. 832. En la Biblioteca Nacional.

La Correspondencia Alicantina. 1897. *La Correspondencia Alicantina*. Hemeroteca Digital, ejemplares del 30-8-1897 al 2-9-1897.

La Correspondencia de Alicante. 1897. *La Correspondencia de Alicante*. Hemeroteca Digital, ejemplares del 30-8-1897 al 2-9-1897.

La Vanguardia. 1897. Movimiento del puerto de Barcelona. *La Vanguardia*, Hemeroteca Digital, ejemplares del 2-9-1897 al 16-9-1897.

LEMA MOUZO, Rafael. 2014. *Catálogo de Naufragios. Costa da Morte. Compendio actualizado en enero de 2014 de naufragios y siniestros marítimos en Galicia*. Apéndice ampliado y corregido a la obra del mismo autor Costa da Morte, un país de sueños y naufragios. GAC 3, Malpica-A Coruña. 2011.

MEY MARTÍNEZ, Carlos. 1977. *Historia y arqueología marítima. Líneas de buques de pasajeros desde Europa a Sudamérica. Ybarra y compañía 1927-1977*. en la web: <https://www.histarmar.com.ar/LineasPaxaSA/81-Ybarra.htm> (Última consulta 22-9-2019).

Ministerio de Marina. 1900. Lista Oficial de Buques de la Marina Española. Subsecretaría del Ministerio de Marina. Madrid. p. 3 del Índice.

PARIS, Pierre. 1907. “Proménades Archéologiques en Espagne. II. Elche”. *Bulletin Hispanique*. Vol. IX, Nº4, Octubre-Diciembre 1907. pp. 317-334.

Revista de navegación y comercio. 15-12-1893, nº. 124. Biblioteca Nacional de España.

Revista de navegación y comercio. 15-1-1897, nº. 197-2. p. 2. Biblioteca Nacional de España.

Revista de navegación y comercio. 15-1-1899, nº. 245-16. p. 16. Biblioteca Nacional de España.

RODRÍGUEZ AGUILAR, Manuel. 2009. *El naufragio del Itálica (II)*. En la web: <https://vidamaritima.com/2009/04/el-naufragio-del-italica-ii/> (Última consulta 22-9-2019).

SALGADO, Augusto. y RUSSO, Jorge. 2015. “As operações do U-35 na costa de Sagres” (1917), capítulo de libro. *Anais do Clube Militar Naval*, Julio-Diciembre de 2014, Año 144, Volumen CXLIV, Tomos 7 a 12, pp. 547-567, Lisboa.

SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, Miguel. 2006. *Medio Cultural submarino en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas de Galicia*. Arqueonauta, S. L. En la web: http://www.archeonauta.com/archeonauta/Documentacion_files/Medio%20cultural%20submarino%20en%20el%20Parque%20Nacional%20de%20las%20Islas%20Atlánticas%20de%20Galicia.pdf (Última consulta 22-9-2019).

SAN CLAUDIO SANTA CRUZ, Miguel, y GONZÁLEZ GALLERO, Raúl. *Arqueología subacuática en el Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia*. Naturaleza y Parques Nacionales, Serie antropológica. 2011. Edita: Organismo Autónomo Parques Nacionales. ISBN: 978-84-8014-808-5.

SANAUJA ALBIÑANA, Vicente Luis. *José María Ybarra y los Itálica*. 2008. En la web: <https://>

vidamaritima.com/2008/01/jose-maria-ybarra-y-los-italica/ (Última consulta 22-9-2019).

VICENTE, Eduardo D. “El vapor que llevaba a los voluntarios”. *La Voz de Almería*. 2016. En la web: <https://www.lavozdealmeria.com/noticia/12/almeria/105344/el-vapor-que-llevaba-a-los-voluntarios>. Se cita *La Crónica Meridional* del 23-2-1896 (Última consulta 22-9-2019).

[XpertDiver]. (2012, diciembre, 10). *Itálica II*. [Vídeo]. Recuperado de <https://youtu.be/04rU5brTZ8Y>

Ybarra Line, Sevilla. En la web: <http://oceania.pbworks.com/w/page/8470655/Sp> (Última consulta 22-9-2019).

Ybarra y Cía-1. En la web: http://www.buques.org/Navieras/Ybarra/Ybarra-1__E.htm (Última consulta 22-9-2019).

Ybarra y Cía-2. En la web: http://www.buques.org/Navieras/Ybarra/Ybarra-2__E.htm (Última consulta 22-9-2019).