

PUBLICACIONES ELECTRÓNICAS DEL CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES

e - monografía del C.E.M. Nº 08

TRAGEDIAS EN LAS COSTAS DE TRASMIERA (CANTABRIA, ESPAÑA)

FUENTES DOCUMENTALES TOMO I

NAUFRAGIOS Y VARADAS EN LA JUNTA DE

RIBAMONTÁN AL MAR (Siglos XV-XIX)

Luis de Escallada González



SANTANDER

2018

Luis de Escallada González

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

TRAGEDIAS EN LAS COSTAS DE TRASMIERA FUENTES

DOCUMENTALES

TOMO I

**NAUFRAGIOS Y VARADAS EN LA JUNTA DE
RIBAMONTÁN AL MAR (SIGLOS XV – XIX)**

LUIS DE ESCALLADA GONZÁLEZ



CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES

**SANTANDER
2018**

Una edición del



Serie: Monografías digitales editadas por el Centro de Estudios Montañeses

e - monografía del C.E.M. Nº 8

Título: Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar (Siglos XV-XIX)

Autor: Luis de Escallada González

Coordinación editorial: V. Fernández Acebo

© De la presente edición: Centro de Estudios Montañeses.

© De los textos y contenido: El autor.

Depósito Legal: SA-315-2018

PRESENTACIÓN

PRESENTACIÓN

El autor, que entonces vivía en la calle Santa Lucía de Santander, recuerda bien aquella fría mañana del 13 de febrero de 1948, aunque por entonces le faltaban escasos días para cumplir los seis años de edad, en que se propagó la noticia de que había embarrancado en las Quebrantas un vapor llamado "Ardennes", nombre que ha quedado grabado en su memoria para siempre; también recuerda los intentos de los remolcadores durante varios días, para sacar al barco del cepo de arena donde le había metido su mala fortuna, e incluso se acercó en diversas ocasiones hasta San Martín para verlos tirar del barco.

Las conversaciones de los curiosos giraban en torno al salvamento del buque, y llevaban bien la cuenta de las diversas ocasiones en que los cables que tiraban del mismo se habían roto; siempre con el sonido de fondo de las sirenas de los remolcadores que intervenían en la operación; todo acabó en la madrugada del día 24 cuando el barco flotó inesperadamente con una marea de 100 de coeficiente.

Pero lo que recuerda con más viveza era la palabra **“Quebrantas”**, pronunciada con temor por las personas mayores que presenciaban los intentos de salvamento, que habían conocido numerosos naufragios en aquel lugar durante el último tercio del siglo XIX y hasta aquel año de 1948; la memoria colectiva recordaba muy vivamente las tragedias de vapores, pataches y lanchas de pesca que habían naufragado en el sitio así nombrado. Hoy, este concepto de las Quebrantas casi ha desaparecido del inconsciente colectivo para denominar a un sitio peligroso, donde acabaron su vida numerosos marineros de naufragios y los barcos que pilotaban, como veremos. La propia palabra se refiere a quebrantar, hacer trizas, pedazos.

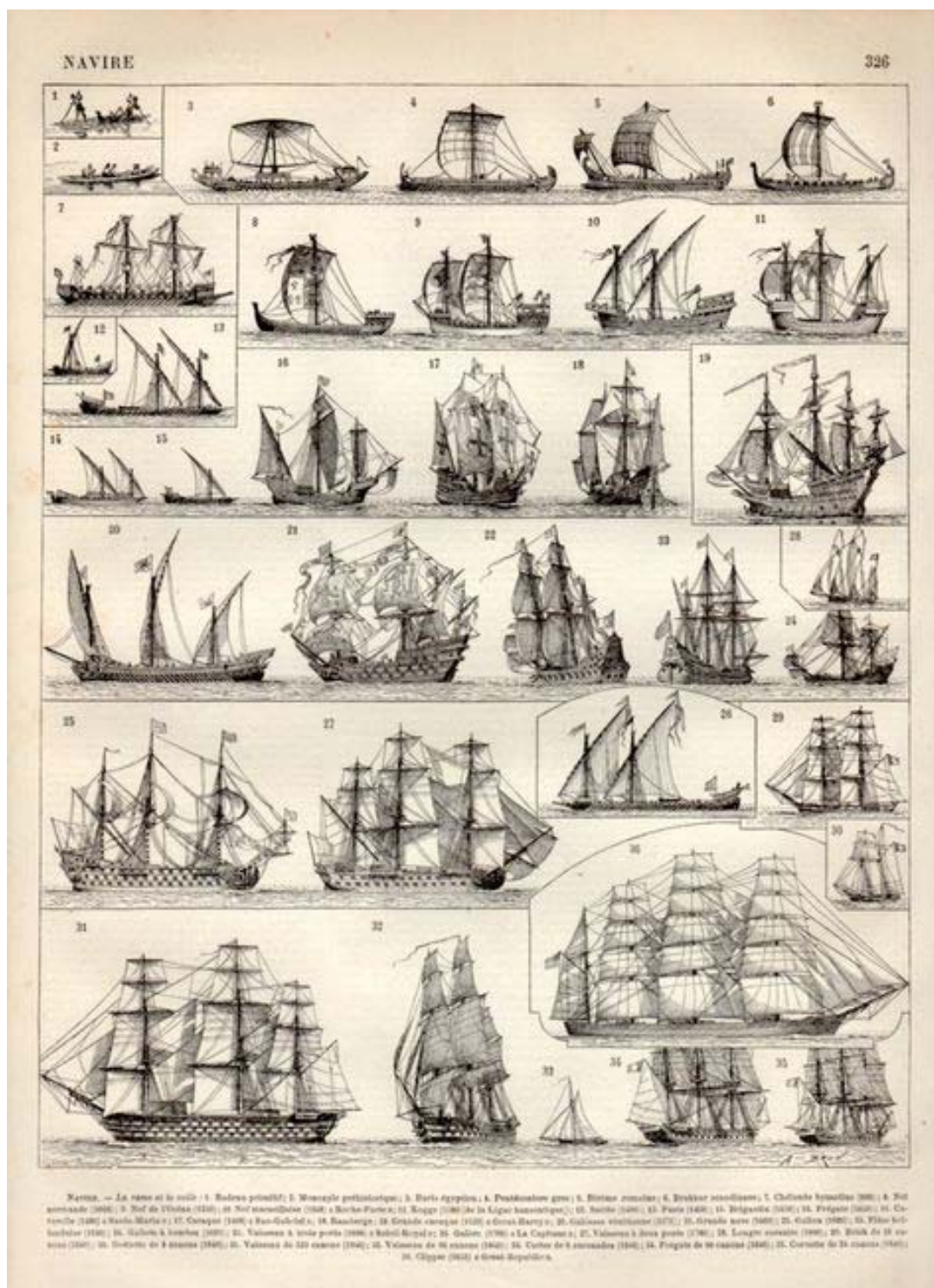
Después de una intensa rebusca documental, hemos podido documentar numerosos navíos de diversas clases que sufrieron naufragios y varadas, o estuvieron en peligro de naufragio en el inmenso arenal que en los documentos se nombra de distinta manera, como el Puntal, el Puntal de Latas, Latas y las Quebrantas; y también en otros concejos de la Junta de Ribamontán al Mar, como Loredó, Langre y Galizano y su isla de Santa Marina, y de la costa de la Junta de Siete Villas, con los salientes de los Cabos de Quintres, Ajo y Quejo (lugares de Ajo, Isla, Soano y Noja), y Santoña y su bahía.

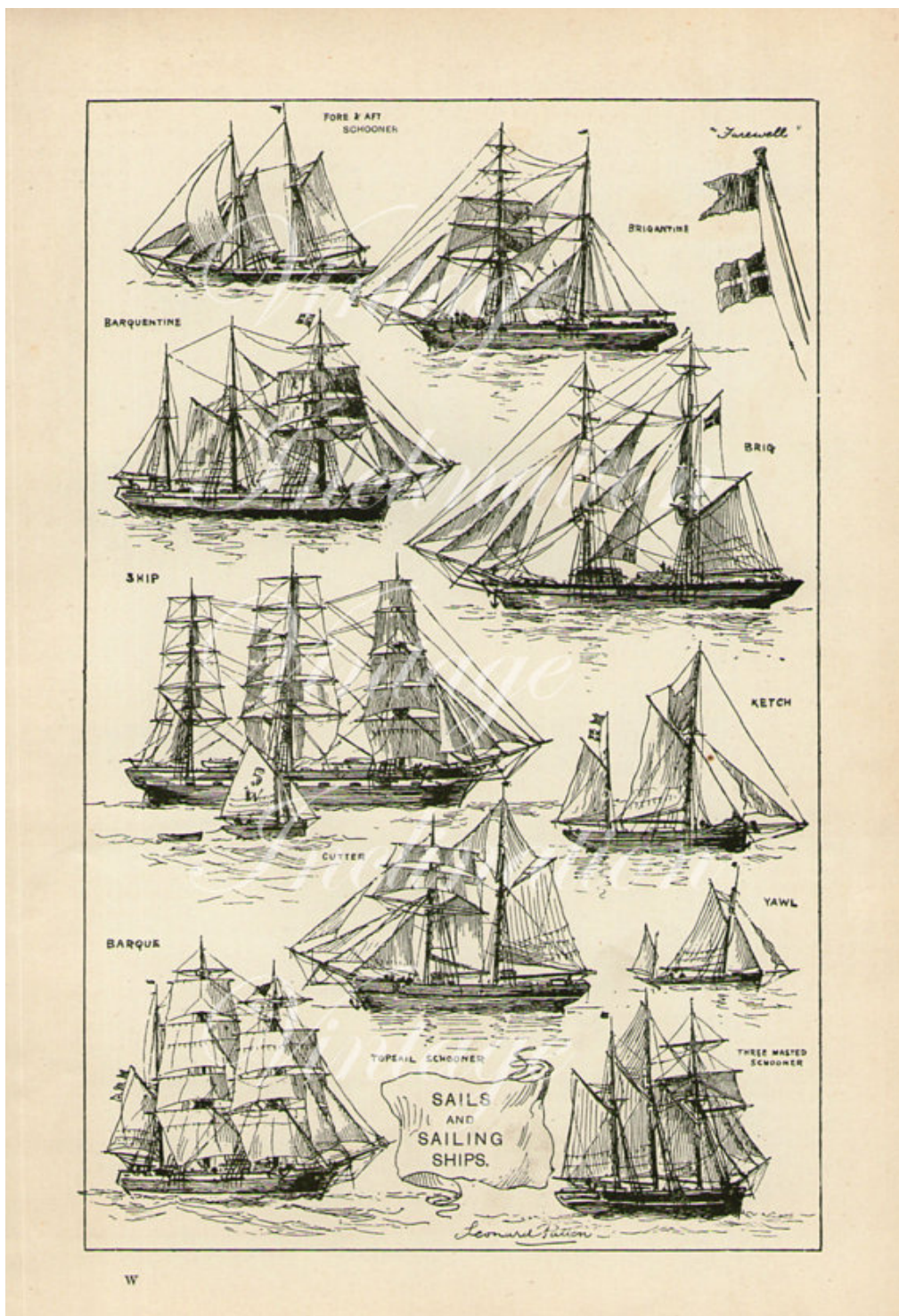
No vamos a pasar a detallar las características de las distintas clases de barcos que fueron tragados por las mares y las olas en el litoral de los lugares antes citados, pero sí a enumerar las clases de los mismos; en los diccionarios al uso podrán encontrar las explicaciones sobre sus características:

Los casos más antiguos conocidos aparecen en el *Libro de Milagros de Santa María de Latas*, santuario situado sobre las playa de Somo - Loredó, y el del peligro de naufragio del navío *El Gran Reynault*, que pertenecía al séquito de treinta y seis naves de guerra y otro gran número de navíos mercantes, que

acompañaron a la Reina Ana en su viaje a España para contraer matrimonio con el Rey Felipe II; durante cinco días el navío estuvo anclado a la entrada de la bahía de Santander bajo una tempestad desencadenada, que hacía que tocara con sus cañones e incluso con su palo mayor en el agua. Al fin y a la postre pudo penetrar en el puerto de Santander y evitar el peligro de naufragio en las Quebrantas.

Pero el caso conocido de mayor número de víctimas es el del navío de la Real Armada *San Ramón*, que con doscientos sesenta y cuatro hombres dio a la costa el 10 de enero de 1727 en el arrenal de Latas, de los cuales solamente se





salvaron algunos, y unos treinta fueron sepultados en el cementerio de Nuestra Señora de Latas; a los demás se los llevó la mar.

La mayor parte de los barcos naufragados en el litoral de Trasmiera se movían a vela; sólo conocemos dos casos de vapores naufragados en el arenal de Somo hasta el año 1900: el del remolcador *Hércules* en 1884, y la misteriosa desaparición del vapor *Sofía* entre la península de la Magdalena y el Puntal de Somo, cuyo pecio no ha aparecido.

En todo caso, es de suponer que los barcos naufragados entre los siglos XVI y XIX fueran mucho más numerosos que los aquí señalados, especialmente en los casos

de barcos de pequeño tonelaje, como los pataches, cuyo naufragio en muchas ocasiones no era recogido por los periódicos locales ni por los documentos oficiales; con la entrada del siglo XX y la imposición del vapor en los barcos los naufragios se hicieron más escasos, casi hasta el punto de desaparecer, a Dios gracias. En todo caso, aquí quedan numerosos casos de trágicos sucesos ocurridos en muy pocas millas de litoral marítimo de la costa de Cantabria.

Y, por último, el caso de los supuestos saqueos de bienes de los buques naufragados, de los que todavía se hacía eco Don José María de Pereda en su novela *Sotileza* cuando describe el naufragio de la fragata *Unión*. Es legendaria la creencia de que los vecinos de los pueblos del litoral, los llamados raqueros, ponían falsas luces para equivocar a los capitanes de los barcos, haciéndoles creer que se hallaban en lugar aparente para desembarcar, con el ánimo de provocar su naufragio y apropiarse de sus bienes.

Pues bien, en toda la documentación consultada no hay ni un solo caso de una actividad como la expuesta, ni ningún proceso judicial por haberse ejercido esta práctica. Solamente conocemos el caso de saqueo del bergantín *San Francisco de Paula*, naufragado en las Quebrantas el 4 de marzo de 1814, por parte de los tripulantes de un bote inglés, que se llevaron la caja del capitán con el dinero de a bordo, y muchas existencias de comida y pertrechos.

Cuando un barco naufragaba, la autoridad competente ejercía un férreo control con todo lo que la mar arrojaba al litoral, y del contenido del propio barco, de lo que se verán varios inventarios en esta obra. Lo que sí era una constante en los pueblos del litoral la costumbre de “*ir a maulas*”, como decimos en Ajo, que consistía en ir a las playas y recorrer la costa después de los temporales para recuperar toda clase de objetos que la mar arrojaba, como boyas de cristal de las redes de pesca, trozos de la obra muerta arrancada a los barcos durante el temporal, tablas, cuerdas, etc. Todos estos elementos servían para arreglos en las casas de labranza y eran muy apreciados.

A cuenta de esta costumbre pregunté a Don Ángel Colina, notable pescador de caña en la costa de Ribamontán, quien me manifestó la existencia en Loredó de casas y cuadras donde todavía había restos de “*maulas*”. Y al hilo de este asunto me contó el caso de un tío abuelo suyo que después de un temporal bajó con otros vecinos a la playa de Latas, donde la mar estaba arrojando diversos tablones, y llegado a uno de ellos que se hallaba casi a la orilla, para evitar que se le quitase se metió al agua y se subió encima, pero la resaca le sacó mar adentro con él montado sobre el tablón. Nunca más se supo de su paradero.

Esta descripción de los diversos naufragios de esta abrupta costa de Trasmiera, se completa con la descripción de la costa estudiada según el *Derrotero de la Costa Septentrional de España* del año 1917; una poética descripción de la misma costa según Rafael González Echegaray en su libro *Naufragios en la Costa de Cantabria*; unas pequeñas notas históricas sobre el pasaje de la bahía desde Somo y Pedreña a Santander; dos descripciones de pataches debidas a la pluma de José

María de Pereda y de Fernando Pérez de Camino; y termina con la descripción y circunstancias de los naufragios y varadas sucedidos en las costas de Trasmiera.

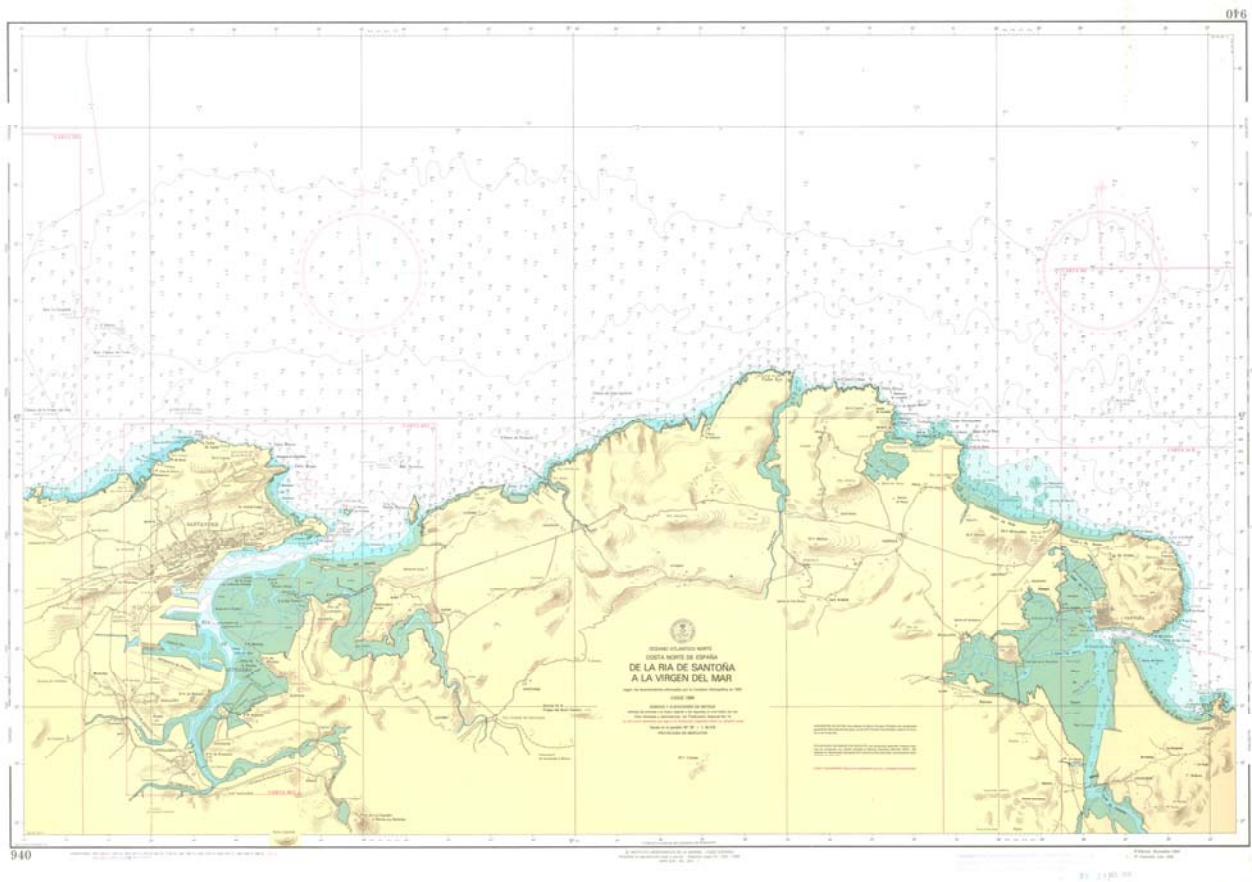
En resumen, la costa de la Merindad de Trasmiera abarca el municipio de Ribamontán al Mar, con las localidades costeras de Somo, Loredó, Langre y Galizano:

La Junta de Siete Villas con los municipios de Bareyo y Arnúero, el primero con las localidades de Ajo y Bareyo; y en el segundo con las localidades de Arnúero, Isla, Soano y Castillo; y el municipio de la Villa de Noja:

Y los tres municipios de las Villas de Santoña, Argoños y Escalante.

Todavía las aguas salobres bañan los municipios de las Juntas de Cesto y Voto, situadas al fondo de la bahía de Santoña, que dentro de las tragedias marítimas no son muy significativas y que aquí no reseñamos.





**Carta marina de la costa de la Merindad de Trasmiera,
desde Santander a Santoña.**

A.- DERROTERO DE LA COSTA SEPTENTRIONAL ESPAÑA QUE COMPRENDE DESDE EL PUERTO DE LA CORUÑA HASTA EL RÍO BIDASOA.

Año 1917

La costa septentrional de España, conocida por la generalidad de los navegantes con el nombre de *Costa de Cantabria*, y con el de *Mar Cantábrico* las aguas del Océano que la bañan, tiene por límite al E. el cabo de *Higuer*, en la embocadura del río *Bidasoa*, por latitud de 43° 23' 13" N. y longitud 1° 47' 33" W. y al W. el cabo de *Toriñana*, extremidad occidental de España, por latitud de 43° 3' 13" N. y longitud 9° 17' 53" W.

Puede decirse que desde el *Bidasoa* la costa *Cantábrica* corre al W. próximamente con ligeras inflexiones hasta la punta de la *Estaca*, extremidad más septentrional de España, situada por latitud de 43° 17' 30" N. y longitud 7° 44' 10" W., desde la cual roba para el S. a producir el frontón que presenta al NW. la Península.

La generalidad de la costa de *Cantabria* es alta, formada por las estribaciones de la elevada cordillera Pirenaica, de cuyas crestas descienden cordilleras subalternas, que siguiendo el mismo arrumbamiento bajan escalonadas hasta lamer el mar. Muchos de los picachos que el sistema pirenaico y sus cordilleras secundarias ostentan, sirven de puntos de reconocimiento y de balizas para el navegante que se ve en la necesidad de aproximarse a una costa tan brava y escabrosa.

Cortas son las sinuosidades que presenta la costa que vamos a describir. Ningún golfo, ninguna bahía notable, ninguna extensa y segura playa ofrece para amparo y salvación del navegante, particularmente la verdadera costa *Cántabra* (la comprendida entre el cabo de *Peñas* y el *Bidasoa*).

Sólo quebradas formadas por hendidos peñascos y obstruidos puertos, tapiados por barras de arena o de piedra, son los únicos refugios con que cuenta el navegante, los cuales tiene que abordar a veces, guiando su nave por encima de espumosas rompientes. Por esta razón es tan peligrosa y temida en invierno la costa que baña el *Mar Cantábrico*.

La única parte favorecida por la Naturaleza con buenos puertos es la occidental, en donde se encuentran aglomeradas en corto espacio las rías de la *Coruña*, *Ares*, *Ferrol*, *Barquero* y *Vivero*. Una vez perdidos estos abrigos por un buque grande acosado del temporal de NW., el más temible de toda la costa, ya no le queda más que Santander, el fondeadero oriental de cabo Machichaco, Guetaria y Pasajes.

Carece también la costa *Cantábrica* de islas grandes que produzcan algún amparo y que ofrezcan abrigo al navegante. Todas las que en su litoral se encuentran no son más que desprendimientos de sus altos y escarpados peñascos, socavados por

el mar. Así es, que todos no pasan de islotes escabrosos que apenas se apartan de la orilla. Tampoco se encuentran en ella grandes bancos ni placeres.

Acantilada la costa en su mayor parte, aunque sucia en sus inmediaciones, puede barajarse a corta distancia.

Esa costa, durante el invierno, está combatida por duros temporales de SW. y NW. acompañados de violentas rachas y fuertes lluvias que la oscurecen por completo, y de gruesas marejadas que cierran casi todos sus puertos y bahías.

Estos temporales, por su persistencia e intensidad, dan origen a fuertes corrientes que comprometen a los buques que se vean empeñados en estos parajes.

La provincia de Santander está limitada al W. por el río Deva y al E. por el de Ontón o Sabiote. Tiene 94 millas de costa y, por escasear de puertos abordables a todas horas, tiene el navegante que contar con las mareas.

La parte más culminante de la cordillera Cantábrica, gran nudo de la pirenaica, desaparece de la vista del navegante que recorre de cerca la tierra, por anteponérsele las estribaciones que de aquella descienden hacia el N., saliendo de la alineación E.-W., que generalmente trae la costa para producir los cabos Ajo y Quejo; pero los navegantes que pasan bastante alejados, pueden contemplar los Picos de Europa, conocidos generalmente con el nombre de Urrielles, los cuales cogen una buena extensión de E. a W. y son excelentes balizas para rectificar la situación de la nave cuando el estado de la atmósfera permite distinguirlos bien.

El de mejores perfiles, para marca de reconocimiento, es el denominado Naranjo de Bulnes, de 2.592 metros de altura. Su aislamiento, su figura, parecida a un tronco de columna que se alza verticalmente de en medio de elevados montes, y su aridez y su color rojizo de la peña no permite que se confunda con ningún otro; es además el más cercano a la orilla de la mar. Todas estas crestas están cubiertas de nieve gran parte del año, y se ve bien al recorrer la costa entre los cabos de Peñas y Mayor, particularmente entre Ribadesella y la Barquera, porque en esta parte se acerca más la cordillera a la orilla.

Vientos. Lo vientos predominantes en invierno son los del S. por el W. al NW. El S. mantiene clara la atmósfera en los primeros días de su entrada, y es mirada por los navegantes como precursor del NW. Empieza a reinar en Octubre y finaliza en Febrero. Cuando el S. acarrea nubes y agua, rola pronto al SW.; pasa rápidamente al W., acompañado casi siempre de cerrazón, y concluye por NW. duro con gran marejada y fuertes chubascos, que permiten al navegante reconocer los puntos de la costa y rectificar su situación.

Los grandes temporales empiezan generalmente por el S. muy duro, que suele ser tanto más fuerte cuanto más claro sopla. Cuando oscurece el cielo, ya debe esperarse el NW., acompañado de chubasquería.

Si del NW. salta al N. o NNE., se convierte en travesía temible, porque no deja rebasadero a los barcos, al propio tiempo que les cierra todos los puertos.

Si después de dos o tres días de N. retrocede el viento por el NW. al W, se recrudece el temporal de aquella parte; pero si pasa al NE. se sienta el tiempo y suelen tenerse algunos días buenos. Cuando después de una collada de NE. rola el viento por el E. al SE., debe esperarse pronto al S. y con él mal tiempo otra vez.

En otoño suelen tenerse colladas de buen tiempo, mayormente después de la estrepada mala que trae el equinoccio.

La primavera es casi siempre una continuación del invierno, durante la cual predominan los vendavales, si no con tanta fuerza del viento, con más abundancia de lluvia al menos .

En verano predominan los vientos del primer cuadrante, que sobre la costa llaman más afuera durante la fuerza del sol y a la tierra durante la noche.

Barómetro.- Sube con los vientos del NE. NW. y N., y con el NE. húmedo; baja con los del SE., S., SW y W.

Corrientes.- Las aguas van generalmente para el E. en invierno, impelidas tal vez por los constantes vientos del tercero y cuarto cuadrante. Adquieren a menudo tal rapidez, que se estima en más de 3 millas por hora cuando reina temporal del NW. Una fuerte corriente hacia el E., en medio de un tiempo sereno, es preludio, las más veces, de próximo temporal del NW. También es preludio de semejante tiempo una gran subida de agua en los puertos.

En verano suelen ir las corrientes hacia el W. y WNW.; pero con poca fuerza, de modo que puede establecerse como regla general que la corriente es constante hacia el E. a alguna distancia de la costa, mayormente desde el cabo de Peñas.



DESCRIPCION DE LA COSTA DE CANTABRIA DESDE SANTANDER HASTA SANTOÑA.

Cabo Mayor. Desde el cabo de Lata va descendiendo gradualmente la costa en la orilla hasta el cabo Mayor, que es limpio y hondable, alto de 61,3 metros y escarpado.

Termina hacia el NE. con grandes hojas de roca pizarrosa y con un picacho alto, que denominan Morro de Cabo Mayor y también Pico de Gallo, si bien este nombre se da por algunos a un escarpado que a está al E. del faro.

Faro y semáforo de Santander. Este edificio reposa sobre otro picacho de igual altura que el Morro, y sitio donde estuvo la casa del vigía. La base de la torre es circular, de 14,3 metros de diámetro y 6,9 de altura hasta la cornisa, decorada con ocho arcos.

En su centro se eleva la torre de color blanco cuyo primer cuerpo es octogonal y cilíndricos los dos restantes: la altura del foco luminoso es de 30 metros sobre el terreno y de 91 metros sobre el nivel del mar. Una espaciosa casa para habitación de los empleados se ve unida a la torre por su parte del S., siendo el conjunto del edificio bien visible por su blancura y aislamiento.

Entre Cabo Lata y Cabo Mayor se halla situado el semáforo de Santander, al 265" del faro y unos 900 metros de distancia. El edificio es de fácil reconocimiento, tanto por estar pintado a fajas blancas y negras, como por el aparato de señales que consiste en el palo de un balandro. Su elevación sobre el nivel del mar es de 60 metros. Contigua a él se encuentra la Estación de Telegrafía sin hilos.

Cabo Menor. Los escarpados que dan principio en Cabo Mayor siguen en disminución hacia el S., y forman seno hasta terminar en cabo Menor, que es bajo, saliente al E. y con restinga corta.

Advertencia. Debe tenerse presente que la costa comprendida entre la punta de Somocueva y el cabo Mayor es poco hondable, con fondo de 33 metros piedra a 2 millas de la orilla, por lo que cuando hay mar gruesa del NW. revienta a larga distancia. Conviene, por tanto, pasar en semejantes circunstancias muy lejos de tierra, mayormente si no se lleva destino a Santander, porque aún en los 50 metros arbola mucho la mar.

Ría de Santander. Al 105" del cabo Mayor, distante 2,2 millas, está la extremidad N. de la isla de Santa Marina, constituyendo estos dos puntos los límites de la desembocadura de la ría de Santander.

Esta vasta ría, la mayor de la costa de Cantabria, se interna al SW. más de 5 millas, y presenta el aspecto de un pequeño mar cuando se contempla en pleamar; pero en bajamar de mareas vivas se descubren grandes bancos de arena, que producen canales entre sí. El más ancho y hondable de éstos es el que sigue la orilla N. de la

ría hasta la ciudad de Santander, desde donde tuerce para el S., y continúa hasta rebasar la población de Guarnizo.

Este largo canal, que viene a ser el puerto de Santander, es navegable casi en su totalidad con buques de gran porte, pues en bajamar se sondan en todo él desde 3,3 hasta 10 metros; su anchura varía entre 300 y 600 metros.

La costa N. de la ría es la más poblada y concurrida de buques por hallarse en ella la ciudad, almacenes y todo el tráfico mercantil.

Punta del Caballo. Al cabo Menor sigue la punta del Caballo, que está al 149” distante una milla. Es escarpada y saliente hacia el NE. Esta punta forma el límite oriental y meridional de la ensenada del Sardinero.

Ensenada y fondeadero del Sardinero. Esta ensenada, que termina en playa limpia y aplacerada, es el sitio de espera para los buques que llegan de noche, en buenas circunstancias de tiempo, a la boca de la ría o que tienen que esperar marea favorable para entrar.

Para fondear en ella con buque grande debe enfilarse el cabo Menor con el Mayor y dejar caer el ancla a 400 o 600 metros del primero, por fondo de 13 a 17 metros de arena, teniendo cuidado de no fondear más al S. porque se caería en piedra.

Modo de tomar el fondeadero del Sardinero.- Si se va a tomar este fondeadero con mar gruesa del NW. y viento manejable, se dará buen resguardo al cabo Menor, porque sobre su prolongación submarina encrespa mucho la mar y rompe a bastante distancia.

Si se va con temporal de NW. que no permita aguantar suficiente vela para ganar el fondeadero, bien de la vuelta, bien sobre bordos, deberá renunciarse a él, porque, además de no conseguirse, se empeñaría el buque sobre la desembocadura de la ría. Si el tiempo picara al W. o SW. podría intentarse la entrada sobre bordos, porque aún cuando no pudiera asegurarse, le quedaría el recurso al navegante de hacerse nuevamente a la mar y franquearse la boca de la ría.

Con el tiempo aturbonado y poco seguro no deberá tomarse el fondeadero del Sardinero, por el gran riesgo que correría si entrara un contraste del NE. Con semejante tiempo convendrá aguantarse sobre bordos para aguardar la marea favorable, o bien para esperar el día, si fuese de noche.

Punta del puerto. 600 metros al 146” de la punta del Caballo está la del Puerto, que es baja, escabrosa y dominada por un elevado escarpado, sobre el cual se ven las ruinas de un fuerte. La costa entre ambas puntas presenta un frontón escabroso al NE. que en unión de la isla de Mouro, constituye las orillas de la entrada W. de la ría de Santander.

Isla de Mouro o Mogro. Dicha isla, llamada comúnmente Mogro, es escabrosa, casi circular, con menos de 200 metros de diámetro y unos 27 metros de altura. Dista 800 metros del frontón indicado y demora al 75” de la punta del Caballo. Cuando hay temporal del N. o NW. la cubren los rociones de las olas.

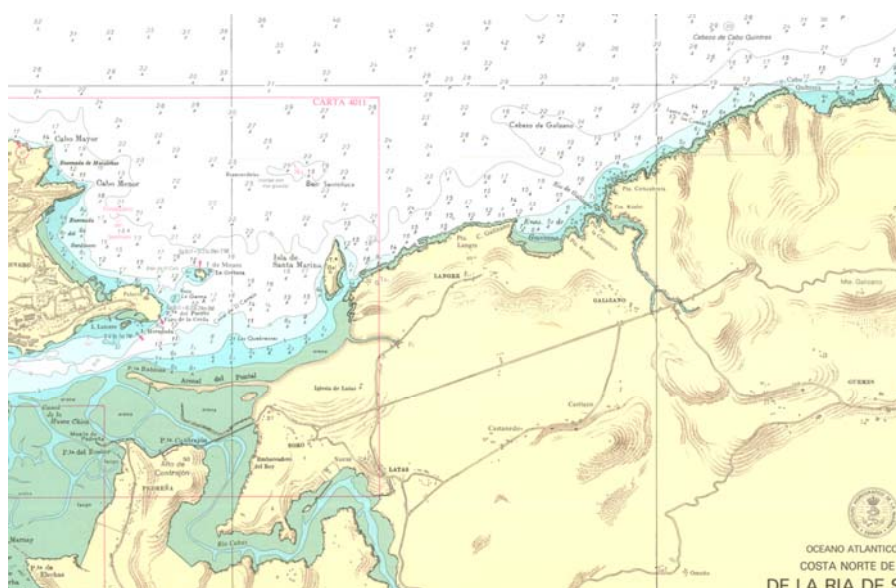
Faro de la isla de Mouro. Un faro blanco se halla establecido sobre la isla para indicar la entrada del puerto. Su foco luminoso se eleva 44 metros sobre el nivel del mar. La torre es ligeramente cónica y se halla en el centro del edificio de los torreros.

Bajo de Mouro. La isla es acantilada y limpia si se exceptúa un bajo de piedra cubierto con 5 metros de agua en bajamar, que se halla al 250', distante 100 metros, con canal de 6 metros de fondo.

Islote Corbera. Un islote redondo y amogotado, llamado Corbera, se destaca de la parte oriental de la isla a distancia de 100 metros con fondo de 4 metros en el freu que forma.

Bajo Corbera. Como a unos 42 metros al SW. del islote Corbera, hay una piedra aislada que descubre a un tercio de marea y es peligrosa para las embarcaciones que intenten pasar por el freu que forma el islote con la isla.

Barra de Santander. La posición de la isla de Mouro con su islote ocasiona dos entradas a la ría de Santander. La occidental, llamada de la barra, tiene 700 metros de anchura y la oriental formada con la isla de Santa Marina, que demoran recíprocamente E.-W., tiene una milla de abertura. Por la medianía de esta última se sondan 18 a 23 metros.



Carta marina de la costa de la Junta de Ribamontán al Mar, en la Merindad de Trasmiera.

Canales de entrada.- Se entra indistintamente por uno u otro canal; pero con los vientos del tercero y cuarto cuadrante se pasa por el del W., o sea por el de la Barra, cuyo mayor fondo es de 8 metros en bajamar de mareas vivas, que se sondan entre la isla de Mouro y la punta del Puerto: la calidad es de arena y piedra.

La barra rompe con mares gruesas de NW., en cuyo caso no puede tomarse si no se cuenta con marea creciente de cuatro o cinco horas y con viento fresco y largo en popa, para escapar a la mar.

Desde la punta del puerto sigue un pedazo de costa baja de 300 metros de longitud en dirección a SW., y en su medianía se ve el castillo de la Cerda.

Castillo y faro de la Cerda. Entre la punta del puerto y el castillo de la Cerda, 100 metros al NE. de éste, se halla situado un faro; el foco luminoso está elevado 24 metros sobre el nivel del mar. La torre es cuadrada. color de ladrillo.

Playa de la Magdalena. Punta del Promontorio. Rebasado el trozo de costa mencionado, se interna la tierra hacia el N. y produce una ensenada con playa llamada de la Magdalena; esta ensenada es sucia de piedras y fenece en la punta del Promontorio, distante 0,8 millas del castillo indicado, al rumbo del 256°. Dicha punta es de regular altura, escabrosa y acantilada, de modo que puede arrancharse de cerca.

Isla Latorre. Dentro de la ensenada dicha se halla la isla Latorre baja, peñascosa y amogotada, tendida del NE. a SW. Está dividida en dos partes, unidas por un puente natural parecido al de la Horadada. Hay poco fondo por sus cercanías, y al SW. de ella distante 40 metros, está un bajo de piedra con 2,5 metros de agua en bajamar.

Peña Horadada. Un islote amogotado, llamado Peña Horadada, se halla a poco más de 200 metros al ESE. de Latorre, y al 233° de la Punta del Puerto, distante 600 metros escasos. Deriva el nombre de un agujero que la atraviesa de parte a parte, ofreciendo el aspecto de dos peñas unidas por un puente de piedra. Su contorno es aplacerado y muy poco hondable por la parte del NE., N. y NW. Sobre ella hay una columna de hierro, pintada de blanco, donde por la noche se enciende una luz.

Punta de San Martín. La Punta de San Martín está 600 metros al WSW. de la Punta del Promontorio, y sobre ella se ha construido un muro en dirección al W. que va a unirse con el formado por los muelles de Maliaño. A consecuencia de la construcción de dicho muro, han desaparecido cuatro de las cinco piedras llamadas las Hermanas, quedando sólo una sobre la Punta de San Martín, a unos 3 metros del muro, llamada San Damé. Dentro del seno que forma este pedazo de costa hay varios pedruscos.

Alto y lugar de Miranda.- Una loma de unos 84 metros de altura domina la Punta de San Martín, y es conocida con el nombre de Alto de Miranda.

El lugar de Miranda se halla en su cumbre, y dos casas, llamadas *Alta* y *Baja* de la Miranda, sirven de marca a los prácticos, únicos que las pueden reconocer entre todas las hoy existentes, para guiar la entrada de los buques.

Tanto las Puntas del Puerto, Promontorio y San Martín, como la Horadada, pueden atracarse sin riesgo a 100 metros de distancia por la parte de fuera.

Fondeadero general. El fondeadero general de todas las embarcaciones mercantes está comprendido entre el muelle de Maura y el sitio denominado Pozo de los Mártires, el cual se halla en la enfilación del Alto de Ruballo (Rubayo) con la venta de Pedreña y la Atalaya de señales con el campanario de la catedral.

En dicho espacio caben multitud de embarcaciones de todos portes.

Previsiones para tomar el puerto de Santander. Es bastante difícil el fijar reglas estables y señalar los objetos que sirven de guía para tomar los puertos de barra, en los cuales existen bancos movibles, siendo aún más difícil el dar a conocer estos objetos al navegante que por primera vez se presenta en el puerto.

Cuando el cielo está despejado y el viento es de popa y manejable, hay lugar de estudiar y buscar las marcas de enfilación que conducen por la mejor canal; pero cuando el tiempo está cerrado y el viento es duro y escaso que obliga a voltejear y a elegir con precisión los momentos oportunos de las viradas a fin de montar determinados bajos, entonces entra la confusión y el sobresalto, olvidándose las instrucciones más claras y terminantes, sin acertar con las marcas más visibles. Hay más; las señas y enfilaciones que hoy rigen son ineficaces mañana, por haberse alterado un banco, arruinándose una casa, levantándose otra, destruyéndose un árbol, etc.

Parte de esto sucede en la ría y el puerto de Santander, cuyas alteraciones son cotidianas, y en el cual han desaparecido la Peña o Nido del Cuervo, una de las antiguas marcas de enfilación, para franquear paso al ferrocarril de Castilla; la desembocadura del río de Cubas ha cambiado de sitio; el banco de las Quebrantas aumenta en extensión y el del Bergantín va desapareciendo insensiblemente con el constante dragado. Así es que no sirven ya las marcas de entrada consignadas en la última instrucción para tomar la ría, y es probable que caigan pronto en desuso alguna de las que vamos a indicar para verificar la entrada.

Cuando estén balizados todos los peligros podrá el navegante emprender la entrada con facilidad y confianza. Entre tanto que no se termine el balizamiento, y a fin de que el navegante esté orientado de las mejores marcas y del modo de entrar más fácilmente con buques mayores, expondremos a continuación el modo que tienen los pilotos prácticos del país para conducir a las embarcaciones en las entradas y salidas. Advertiremos que, siendo obligatorio el tomar práctico, y estando el servicio de practicaje bien organizado, convendrá que se guíen por uno de ellos en todas circunstancias.

Entradas con vientos largos del W. Todo buque grande procedente del W. con vientos del NNW. al NE., que son favorables para entrar, hará su entrada por la boca del W., llamada la Barra. El faro de cabo Mayor y el de la isla de Mouro podrán servir para determinar la posición que deberá elegirse para ir en busca de la enfilación de entrada.

Ésta consiste en poner el pico de La Cavada por la medianía del Alto de Rubayo. Se seguirá en la enfilación indicada hasta que, rebasada la punta del Puerto, se ponga la Horadada por la punta del Promontorio, en cuyo caso ya podrá gobernarse

en demanda de las boyas que balizan la canal, siguiendo para adentro hasta dejar caer el ancla en el fondeadero elegido.

Si el buque entra de arribada podrá quedarse en el fondeadero del Promontorio.

Entrada con vientos largos recalando del E. Si se procede del E. con vientos de aquella parte, se entrará por la boca oriental, gobernando de modo que se lleve la isla Mouro por la mura de estribor, y que cuando se esté entre la isla y la de Santa Marina se tenga franca la Horadada por la Punta del Puerto, Se pasará a unos 400 metros de la de Mouro, llevando la Horadada por la mura de estribor, y al estar N.-S. con la punta del Puerto, se seguirá para dentro, como se dijo antes.

Advertencias. El navegante que se dirige a Santander con buque de vela de más de 3,3 metros de calado, no debe intentar la entrada con viento escaso o de proa si no cuenta con suficiente práctica del puerto. Será prudente que tome piloto, porque los hombres dedicados a pilotear los buques están acostumbrados a manejar toda especie de embarcaciones, y se hallan al corriente siempre del estado de los bajos y de la marea para poder aprovechar los menores accidentes del canal, a fin de ahorrar una o más bordadas.

Los pilotos prácticos verifican las entradas baqueando, y aprovechan la fuerza de la marea creciente cuando los vientos son de proa. Si es con NW., baquean con proa al S. Un buque perezoso en las viradas corre exposición en la primera vuelta que se rinde sobre el Puntal. Para evitar este conflicto debe llevarse el buque bien envelado y con bastante aparejo a popa, a fin de asegurar la virada, teniendo prontas las anclas para fondearlas en caso de necesidad. Una varada sobre la playa del Puntal con mar gruesa del NW. ocasionaría instantáneamente la pérdida de la embarcación, y tal vez la vida de sus tripulantes.

Las salidas se verifican baqueando también cuando los vientos son de proa, manteniendo la cabeza del NNW. si reina NE., y SSE. si corre E.

No será prudente dirigirse al puerto de Santander con buque grande de vela que pueda mantenerse en la mar cuando reina temporal del NW. Será mejor aguantarse fuera y a barlovento del puerto, sin olvidar, empero, que las corrientes para el E. adquieren tal velocidad a veces, que pueden estimarse en más de tres millas por hora.

Si el buque es de poco aguante en la mar, podrá intentar la entrada o asegurar, si puede, el fondeadero del Sardinero; pero si no puede conseguir ni lo uno ni lo otro, se correrá en demanda del puerto de Santoña. En el Sardinero no se está bien con temporal del NW., a causa de la gran marejada que entra.

Si estando fondeado en esta ensenada, ya fuese de arribada o aguardando oportunidad para entrar en Santander, saltara el viento al S. y recalara mar del NW., deberá abandonar inmediatamente el fondeadero y hacerse a la mar, procurando ganar todo lo posible al W., a fin de mantenerse a barlovento del puerto, para poder entrar cuando cese aquel viento o role el W. Todo navegante que se dirige a Santander con tiempo duro del tercero y cuarto cuadrante, ya sea por destino o de arribada, debe estudiar el modo de llegar a la barra a media marea

creciente, a fin de asegurar la entrada, pues que de recalar con vaciante, y tener que esperar la marea favorable, se corre riesgo de sotaventarse y perder el puerto.

Salidas de puerto. Las salidas del puerto son generalmente fáciles, porque es frecuente el terral por la mañana y facilita mucho la operación, aun cuando entre la marea. Cuando los vientos son de proa para salir, se combina la salida con la vaciante y se sale baqueando.

El buque que está de partida hará bien en bajar con anticipación del fondeadero del Promontorio, a fin de estar más inmediato a la boca del puerto, porque la salida desde el Pozo de los Mártires con viento de proa exige mucho tiempo, y la fuerza de la vaciante no le alcanzaría para franquearse de la boca.

Los auxilios y practica de salida son iguales a los de entrada.

Mareas. La pleamar de sicigias ocurre en la barra a las 3 horas de la tarde próximamente, y la amplitud de la marea, en cabeza de aguas es de 3,6 metros; en mareas de cuadratura sólo es de 2,2 metros. Los temporales del tercero y cuarto cuadrante producen casi siempre un aumento de 0,3 a 0,5 metros, como en el resto de la costa Cantábrica, y una disminución igual los del primero y segundo.

La vaciante lleva más velocidad que la creciente, y pasa de 3 millas en mareas vivas. En la estación de lluvias se aumenta considerablemente la fuerza de la vaciante, en cuyos casos es difícil la entrada si no se tiene viento fresco y favorable.

La vaciante suele empeñar en la ensenada del Puntal al S. de Santa Marina, y conviene precaverse cuando se sale de vuelta y vuelta.

Reconocimiento de Santander. El puerto de Santander tiene en sus inmediaciones multitud de marcas que le dan a conocer desde lejos.

Además de la elevada torre del faro de Cabo Mayor, que se distingue de larga distancia, y del faro de la isla de Mouro, que, aunque menor, se reconoce de bastante lejos por su blancura, acusan las inmediaciones del puerto la Alameda alta, corrida de E. a W., cuyos árboles se ven asomar por encima de la loma que forma la costa; en ella se halla el vigía llamado de la Atalaya, que hoy en día se encuentra instalado en una casa inmediata a la antigua torre Atalaya, que fue demolida; las aldeas y caseríos esparcidos por las crestas y pendientes de las alturas que rodean la ciudad; el monte de la Cabarga, que está a 175' del faro de Cabo Mayor; el pico de La Cavada, que está un poco más al E. de aquel; la Peña Castillo al W. de la ciudad; el arenal del Puntal, que en bajamar se distingue de larga distancia por su blancura, y el abra natural que forma el terreno para dar paso a las aguas. La ciudad no puede avistarse desde el mar por ocultarla las lomas antes indicadas.

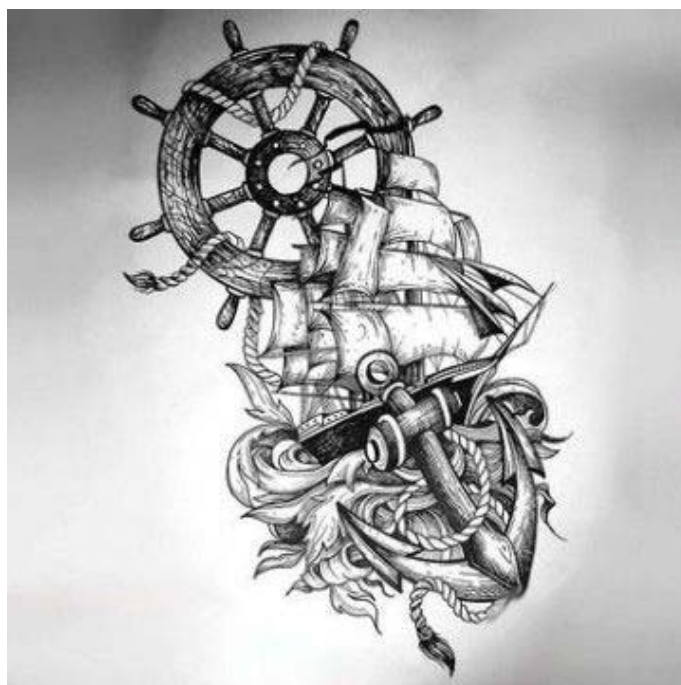
Es igualmente fácil su reconocimiento de noche. Los destellos del faro de Cabo Mayor, su duración y las luces de la isla de Mouro y de la Cerda, darán a conocer al navegante la verdadera situación del puerto, pues aún cuando un error factible, originado por la fuerza de las corrientes o por error de estima, se hubiese pasado el

buque y se hallase más al E. a la vista del faro de Machichaco, del de San Sebastián o de Bilbao, la diferencia de estas luces con aquélla darían a conocer el error, y lo confirmaría la ausencia de la luz de puerto, que no la hay cerca de aquellos faros, como sucede en la boca de Santander.

Si se recalca viniendo del W. o NW., serán buenos puntos de reconocimiento, para rectificar la situación de la nave, las alturas de Liencres, el arenal de Val=de=arena, la isla de Cabrera o de Suances, la Punta Ballota y el nuevo semáforo situado al W. de Cabo Mayor, y si se viniese del E. lo serán el monte de Santoña y los cabos salientes de Ajo y Quintres.

Es de sumo interés para el navegante que desde el W. se dirige a Santander con vientos duros del tercero al cuarto cuadrante, el aproximarse a la costa a reconocer bien alguno de los puntos antes indicados para poder fijar su situación, a fin de no rebasar el puerto. Se mantendrá cerca de tierra, si el estado de la mar lo permite, para traer la costa por mano y saber siempre, caso de oscurecerse, donde se halla. Si hay mar de leva y el viento al S. le precisa atracar la tierra, procurará precaverse del cabezo de San Pedro del Mar, que en semejante caso rompe.

Los vientos al S. mantienen la costa clara, pero los del SW. al NW. la oscurecen cuando son atemporalados.



COSTA DE LA MERINDAD DE TRASMIERA

Costa de la Junta de Marina de Cudeyo.

Monte de la Cabarga.- Una montaña tendida de E. a W., elevada su cumbre unos 292 metros, se halla a corta distancia el W. del indicado monte, y es otro punto de reconocimiento para buscar el puerto de Santander.

Pico de la Cavada.- Un montecillo cónico de 249 metros de altura de halla el 177° de la isla de Mouro, 5,3 millas tierra adentro, y es uno de los puntos de enfilación para promediar la barra. Es de fácil reconocimiento por su especial figura y color oscuro, debido al bosque que lo cubre; llámase pico de la Cavada, y entre los prácticos del país Cudío.

Punta y venta de Pontejos.- Cerca de una milla más al S. de la isla del Lazareto está la punta de Pontejos, con una venta sobre ella. Dicha punta forma, en unión del Astillero, la angostura del canal, que en esta parte tiene un cable de ancho.

Toda la costa meridional de la ría está, como la septentrional, esmaltada de aldeas, caseríos y cultivos que aumentan la belleza de los contornos de Santander.

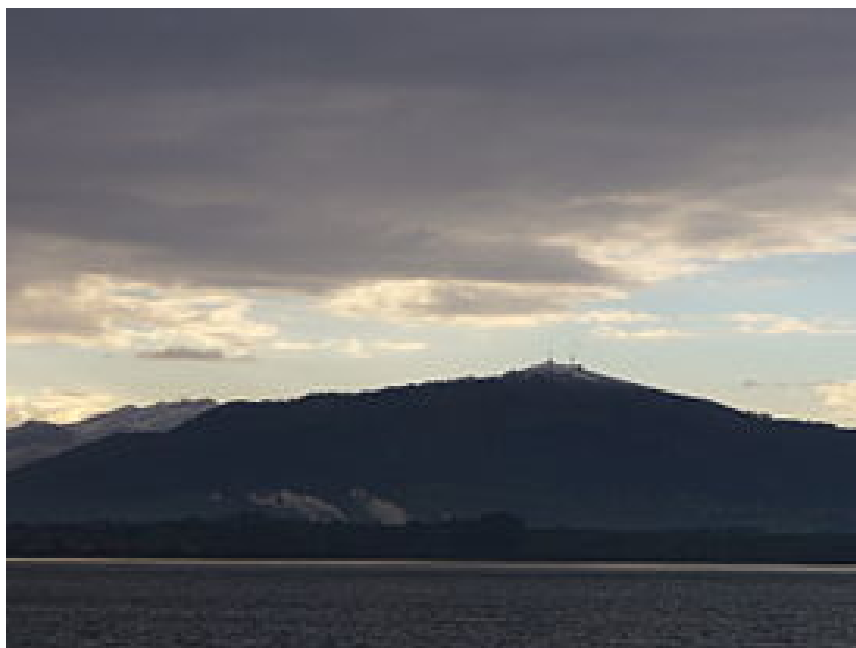
Isla del Lazareto.- Más de una milla al 214° de la punta de Acebo está la isla del Lazareto, sitio designado para los barcos que están en cuarentena. Un seno, obstruido de bancos que velan en bajamar, se interna hacía el E. entre ambos puntos.

Isla Mornay (Marnay).- Un islote de poca altura, llamado Mornay, se halla el WNW. de la punta de Acebo, distante 600 metros. Los bancos de arena que radican entre esta punta y la de Pedreña avanzan hacia el NW. más de 1,5 milla, y forman con sus veriles el límite meridional del canal del puerto.

Costa y alto de Ruballo (Rubayo).- Como al 220° de la Punta de Pedreña, distante 1,3 milla, está la de Acebo. Dáse a ese trozo de costa el nombre de Ruballo, es de poca altura y pareja, y desciende hacia el E. y termina en punta roma con algunos escarpados rojos.

Más al E. de la Punta de Pedreña se ve una loma con caída al E. y al W. toda cubierta de bosque. Esta altura conocida con el nombre de Alto de Ruballo o de Cotrajón, y el pico de Cavada o de Solares, sirven de marcas de enfilación para atravesar la barra.

Punta y venta de Pedreña. Al 235° de lo más meridional de la isla antes citada, distante 2,2 millas, está la punta de Pedreña con una casa-venta, enfrente de la cual está el desembarcadero de las gentes que atraviesan la ría desde Santander. La costa comprendida entre estos dos puntos forma saco que se interna mucho al S., por el cual serpentea el río de Cubas.



Peña Cabarga y Pico Solares.



Puente de Pontejos, entrada a Trasmiera desde Santander y Artillero, e Isla de Pedrosa.



Lugar donde estuvo situado el medieval monasterio de San Bartolomé de Bedia, en Elechas, junto a la bahía de Santander, e iglesia actual de San Bartolomé.



Muelle y puerto de Pedreña.



Puente que une Pedreña y Somo, y Las Quebrantas con la mar brava.

Costa de la Junta de Ribamontán al Mar.

Río y bajo de Cubas. El río de Cubas, llamado también de Miera, es de poco caudal en verano, pero temible en invierno por sus avenidas y por las alteraciones que produce en los bancos de la ría. Hace algunos años tenía su desagüe al través del banco del Puntal, por enfrente de la Horadada, y durante la marea creciente era un chupón temible para los barcos que tenían que rendir la vuelta en las inmediaciones de su boca, porque hacía difícil la virada por avante y ocasionaba su pérdida.

Actualmente desemboca mucho más adentro y por enfrente del muelle de la Magdalena, no siendo ya tan nocivo como antes para la entrada de los buques con tiempos duros del W. y NW. Solamente ha producido un bajo por su parte del W. que avanza en dirección a la punta de San Martín y angosta el canal de la ría. La parte más peligrosa de este nuevo bajo o banco está N.-S. con la punta de San Martín.

Arenal del Puntal. El extenso arenal que se denomina del Puntal, radica sobre esta costa o avanza en algunas partes más de 0,7 millas hacia el N. Forma con su veril el límite meridional del canal y puerto de Santander: en bajamar se descubre todo.

Banco de las Quebrantas. Un peligroso banco llamado de las Quebrantas, y también Puntal de Latas, sale de la medianía de este arenal en dirección a la isla de Mouro por distancia de 800 metros, con fondos de 1,6 a 5 metros en bajamar. Su extremidad N. produce con dicha isla un canal de 0,6 millas de ancho, con fondo de 6,6 a 13 metros de agua.

La punta del banco se halla actualmente en las enfilaciones siguientes: castillo de San Martín con la Horadada y el Morro de cabo Mayor con la punta occidental de la isla de Mouro.

Costa Sur de la ría. Isla de Santa Marina. Se dijo que la punta N. de la isla de Santa Marina forma la extremidad oriental de la boca de la ría de Santander. Dicha isla es de poca altura y alomada, tendida de N. a S., con 800 metros de longitud y tan unida al continente que apenas permite paso a las lanchas; está desierta y cubierta de maleza.

Punta de Langre. Cerca de la isla de Santa Marina empieza la costa de Langre. Es de regular altura, pareja y escarpada hacia el mar, y sigue aproximadamente por el E. hasta terminar en la punta peñascosa de Langre. El pequeño arenal de Serrera se halla entre la isla y la punta dicha. La población de Langre está hacia el interior.

Cabo, pico, playa y río de Galizano. Desde la mencionada punta va ganando la costa para el NE. y sigue escabrosa y de igual altura que la anterior hasta el cabo Galizano, que es escarpado hacia el mar. Termina formando escalones y un picacho muy agudo y notable llamado entre los navegantes Pico de Galizano, el cual demora al 98° del faro de Cabo Mayor, distante 4,5 millas. Es limpio así como la costa anterior.

Al doblar el cabo Galizano se encuentra la playa de este nombre, limpia y aplacerada. Es parecida a la del Sardinero, y en ella se refugian las lanchas de pesca con vientos del SW. al W. En su extremidad oriental desagua el río de Galizano, que pasa por cerca del pueblo de este nombre; su curso es de S. a N. y por su barra sólo pueden entrar lanchas en pleamar y buenas circunstancias de tiempo.



Dos aspectos del arenal de Somo y Las Quebrantas



Costa de Ribamontán al Mar e isla de Santa Marina



Playa de Langre



Playa de Galizano



Cabos de Quintres y Ajo desde Galizano.



Escudo del Ayuntamiento de Ribamontán al Mar

TOPONIMIA COSTERA MENOR DE LA MERINDAD DE TRASMIERA.





Mapa de los municipios de la Merindad de Trasmiera y de la Junta de Marina de Cudeyo

JUNTA DE CUDEYO

MEDIO CUDEYO

Lugar de San Salvador de Heras

El Puente
Ría de San Salvador o de Tijero

Lugar de Santiago de Heras

La Cabrita
Ría de San Salvador o de Tijero

Lugar de San Miguel de Heras

La Marisma
Ría de San Salvador o de Tijero

MARINA DE CUDEYO

Lugar de Gajano

Ría de San Salvador
La Dehesa
Suto
La Cuesta

Lugar de Pontejos

Regallo
Ría de Astillero
Embarcadero -El Puerto
Punta Espigón de Pontejos
La Suertes
Las Torres
Las Callejas
Isla de la Antilla o de Pedrosa
Cueto
El Escobal
Punta Rabiosa
La Campanuca
Peña Rabiosa

Lugar de Elechas y sitios de Ambojo o Pedreña

Lavadero
La Raba
Ensenada de San Bartolomé
Islote de Marnay (Peña de los Ratones)
Punta del Urro o de Elechas
Punta de Juncos
La Rotiza
El Monte
Punta de la Peña de la Arena
Punta del Rostro
Puerto y Muelle de Pedreña
Punta Aguda
Peña Hermosa
Punta de Cotrajón
Cuesta del Molino
La Marisma

Lugar de Rubayo

Punta del Río
Tramasierra
Ribera del Rabón

Lugar de Setién

El Pindio
La Redonda
El Alborto
El Campillo
Tasugueras
El Regollar
Cuevas Rotas
Arroyo del Molinuco
El Vivero

JUNTA DE RIBAMONTÁN AL MAR



Lugar de Cubas (Ribamontán al Monte)

La Cornada
Cantarillas
Peña del Cuervo

Lugar de Suesa

La Isleta
Calabaza
El Juncal
Embarcadero del Rey
Punta Somogó
Ría de Cubas

Lugar de Somo

Muelle y Espigón de Somo
Playa del Puntal
Punta Rabiosa
Arenal del Puntal
Playa de Somo o de las Quebrsntas
Las Ventas
Dunas de Loredo
Hocico de la Peña

Lugar de Loredo

La Capilla
La Poza de las Julias
Los Cantos Altos
La Punta del Nordeste
El Calo del Medio
Calderón
Mala Bajada
La Altura
El Canto Jacinto
La Tomba
El Balcón de la Tomba
La Poza del Capitán
Las Tres Mesetas
El Rastrillar
Isla de Santa Marina o de Jorganes
La Canaleta

Los Tranquilos
Mirador del Bao
El Soplón
El Canto
Los Rotos
Los Mellizos
La Veruca
Las Argollas
Vaca del Portillo
El Calo Alto

Lugar de Langre

El Portillo
Los Cantos Negros
El Portilluco
La Punta la Vera
El Atranco
Estorregadero
La Hilera
Punta Langre
Cabo Galizano
Playa de Langre
La Ría del Pico
Punta Rodrico
El Pico
La Gatera
La Herbosa
Arnillas

Lugar de Galizano

Punta de la Canaluca
Playa de Galizano
La Cantera
Los Pinchos
Varilla
Riaño
Bajada del Carro
Cucabrera, Concabrera
Fonfría
La Llera
Cantabria
Vivar
Solombreras

**(Sigue la costa de la Junta de Siete Villas,
y su lugar de Ajo).**



LA COSTA DE TRASMIERA SEGÚN RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY.

LA MERINDAD ADELANTADA: TRASMIERA

En el libro *Naufragios en la costa de Cantabria*, Rafael González Echegaray hace una descripción magistral sobre la costa de la vieja Merindad de Trasmiera, en los siguientes términos.

La Merindad adelantada: Trasmiera.

"Al doblar la Estaca, con noroestes de aleta y marejada gruesa, la costa del Cantábrico es un paralelo por estribor, a modo de pasamanos a la vista, para olvidar el miedo de las singladuras contadas a horizonte redondo; sin nada. Pero este perfil geométrico soñado sobre el punto menor de la escala de los *pilots-charts* oceánicos, en cuanto se nos llega al alcance se deshilvana en loxodrómicas de cabo a cabo con ensenamientos del litoral a cantil depresor y muchas millas fuera de los prismáticos.

Entonces este último tramo de la escalera oceánica, en el rellano ya de la puerta, tiene cuatro peldaños a distinto nivel por los que se adentra la costa mar afuera: Peñas, Mayor, Ajo y Machichaco; de Oeste al Este, según se recalca.

Peñas se aípa en la proyección mercator, macizo y solemne; le sigue en el rumbo Cabo Mayor, pero a éste la gana norteando el morro avanzado de la Merindad de Trasmiera, Cabo Ajo, que se clava adelantado en los cuarenta y tres grados y casi treinta y un minutos de latitud. En realidad es como una gran pared, extremo norte de la provincia santanderina, que separa las dos cuencas maravillosas del Miera y el Asón, que desemboca formando las bahías de Santander y Santoña, respectivamente; ambas, las dos mayores y más abrigadas de todo el litoral cantábrico.

Y eso es Trasmiera, la región natural autóctona bien amada, y bien estudiada, del General Sojo, con aguas de Santoña al este y aguas de Santander al oeste por límites fronterizos. Por el sur, la Merindad ilustre se encarama desde la falta de Peña Cabarga hasta el puerto de Alisas y la Peña Rocías para morir en la ría de Limpias; total, cuatro carros de tierra, la más llana o, mejor, la menos montañosa de la provincia, que, acorralados por las estribaciones gigantes de la cordillera, no tienen más remedio que escurrirse hasta el mar... Así se forma el morro adelantado de Cabo Ajo, que arranca en espinazo desde los montes de Ribamontán saltando por las cumbres del Monte Llusas y la Tejera hasta coronar Monte Galizano, Monte Molino y monte Zincho, últimas estribaciones notables; desde allí a la mar,

cantiles de hierro formando los salientes de Cabo Langre, Cabo Galizano, Cabo Quintres, Cabo Ajo y Cabo Quejo; con 63 metros de despeñadero el más bajo, Cabo Langre, y con 138 el siniestro Quintres, cortado a cuchillo sobre la mar.

Esta Bretaña hispánica de prados suaves y verdes, preñada de nieblas oceánicas que la asaltan de través y la barren hasta el contrafuerte de los primeros montes del fondo, tiene una lanza de agua, la ría de la Venera, sin categoría de cuenta fluvial propiamente dicha, que se viene a morir a sotavento de Cabo de Ajo, en un fiord de bayoneta y sin calado, que con los días azules del verano se embriaga de Nordeste y de sol. Al Este la torre de Isla, centinela visible desde muchas millas mar adentro, vigila a su izquierda este regazo, y a su derecha, el redoso de Cabo Quejo, abre la vista al complicado y pintoresco revoltijo de playas y marismas, islas y rompientes, que terminan en el arenal curvo de Noja.

Cabo Ajo, sin ser el más alto, sí el más valiente con su Punta del Rostro, preside este trozo de geografía montañesa, apretada y dulce, sin grandes montes ni cortadas, sólo la de la costa, que se deja mecer con Noroestes atlánticos, enredados en las corta vaguadas con eucaliptos de plata joven y casas nobles de escudos próceres y apellidos insignes. Cabo Ajo, el dedo agreste de la ilustre Merindad, cuna de arzobispos, militares, marinos y hombres de pro, señala la mitad del camino cantábrico mariner. Tiene un faro muy feo encaramado en el cantil y un poco adentro, que por las noches da una luz blanca con ocultaciones en grupos de tres cada doce segundos y tiene un alcance de 17 millas.

Y ya hemos dicho que es un escalón, el último, antes de llegar a Bilbao, en el que se precisa cambiar el rumbo para buscar la Galea o, saliendo para recalar en Peñas o abocar a Santander. Su costa es dura, durísima, la más abrupta de la provincia y la menos hospitalaria; por compensación, es relativamente limpia de bajos, con la excepción de la zona que empieza en la Ría de Isla, al Este del Cabo Quejo, y que termina en el Peñón de Santoña. Con tiempos claros no ofrece ningún peligro a la navegación y recalada con la correspondiente enmienda del rumbo, pero con tiempos sucios de cualquier cuadrante es preciso navegar por esta zona con un margen de resguardo prudente si no hay visibilidad; además es bastante densa de tráfico, todo él muy próximo a tierra. Una avería que deje al buque sin gobierno a las dos millas muy escasas con que rascan el cabo los barcos mayores sería un grave compromiso con vientos del polo elevado, que empuja de afuera.

No hay más luces en todo este trozo de litoral; solamente Ajo, un ojo guiñador que en las noches limpias se ve desde el Sardinero perdido en el horizonte; ni más puerto de refugio que la ensenada de Quejo, seca en bajamar en un dédalo de peñas, rompientes y bajos. Hace muchos años, la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, a través de su asociación de Santander, promovió la construcción de este puerto de refugio para embarcaciones de pesca.

En el mismo libro, Rafael González Echegaray con su estilo inimitable hace una dramática y poética descripción de la costa de Las Quebrantas, que dice así:

Brumas y espumas. La boca del puerto.

“A lo largo del capítulo que refiere las desgracias veleras del siglo pasado, se ha descrito con detalle la desdicha de nuestro puerto entonces, con la presencia traidora del bajo de Las Quebrantas, avanzada de la lengua de Somo, el arenal del Puntal, que cierra la desembocadura del Río Miera sobre la bahía, en una loma de dunas y arena que arrancando de Loredó tras la Isla de Santa Marina, se clava en el fondo de la bahía, al borde mismo de lo más profundo de la Canal, para morir en la Punta Rabiosa, último estribo de arena rubia y caliente, azotado del flujo y reflujo de la bahía toda.

Las Quebrantas era la palabra maldita en boca de todo Santander, cuando las fragatas y los quechemarines iban a la muerte en el resalsero gris de su rompiente con brumas eternas de rocío marino batido de espumas sobre el arenal. El peligro se vestía de oro entre pinares bajo los lomos de Latas, al borde de La Canaleta, entre la Isla Jorganes y la costa trasmerana; luego corría en arco turgente y suave con motas aisladas en las cotas más alejadas del alcance de las mareas equinocciales.

A su norte la mar es azul, helada, rabiosa con orla eterna de espuma; al sur la mar es salobre con regusto a brea y es tibia, transparente, mansa, constante; sólo en las avenidas de otoño se tiñe la barra y baja potente y turbia hasta el rabión de la muerte del Cubas, hoy entre las boyas 2 y 4.

A pesar de que el triunfo del vapor y la hélice relegó el recuerdo terrorífico de Las Quebrantas, con su nombre macabro de tragedia, al desván de los mitos, es lo cierto que aún a lo largo del siglo actual, como enseguida veremos, han quedado todavía bastantes cadáveres enterrados en el fondo del movedizo arenal, y algunos de ellos prácticamente ayer. La mar y sus peligros sigue siendo la misma y, de vez en cuando lo recuerda con una de estas piruetas que mantienen la leyenda, ahora algo borrosa, de los naufragadores y del santuario jerónimo de la Virgen de Latas.

El Sable, realmente un sable curvo a fil de mar desde el aire, al abocar al puerto es una raya de espuma con temporal y una raya de fuego con reverberos de sol, discreta y larga que adelanta a unos cables la sensación de tierra lejana con el alto de Cotrajón tapizado de verde, el abra del Cubas espléndida y la Punta del Rostro, sembrada hoy de casas blancas y amurallada con el desembarcadero faraónico de Pedreña.

Pero Las Quebrantas están allí; por las dos puertas de la bahía, el freu del este y la barra de oeste, hay un camino que es el de la ley, infalible, y del que no se puede prescindir. La enfilación del oeste es el Pico de Solares o Castillo, con la cuchillada roldánica de La Mina, en las montañas del fondo, entre el contrafuerte lejano del Castro Valnera y la regiba próxima de Peña Cabarga. En la enfilación de la boca del oeste para librar el bajo de La Garma, hay que descubrir por la popa el Cabo Menor con el Pico del Gallo de Cabo Mayor.

Viniendo del este, el centinela de Mouro, con su avanzadilla de la Corbera, se pega sobre el dintel de La Magdalena enfilado el faro con la mole británica e inconfundible del Palacio Real. Una vez a rumbo, con el buen camino, tras la sorpresa de la Peña Horadada, la bahía se abre inesperadamente, inmensa, magnífica, con veladuras al fondo de humos fabriles y calima, y línea de muelles apuntalada de grúas que se recortan inconfundibles.

Así es la barra; el borde del peligro; entre lo difícil y lo bello. El lastrón pelado e inmenso de Santa Marina, la Isla de los Conejos sembrada de fósiles y con las ruinas mínimas de su cenobio empieza el paisaje; y el terciopelo verde oscuro del pico Lechinos y Hoznayo, y la peonza de piedra de Solares; y al final, la retorsión del espinazo del Llen, apeado sobre el agua especular de la bahía en la Punta del Acebo, pellizcada en la Peña de los Ratones.”



Entrada de la Bahía de Santander. La parte izquierda corresponde a la costa de Trasmiera.

EL PASAJE DE LA BAHÍA DESDE SANTANDER A PEDREÑA Y SOMO Y EL PASAJE DE SOMO Y PEDREÑA HASTA SANTANDER.

Desde la Edad Media, cuando comenzó el tránsito de peregrinos entre los puertos de Santoña y Santander con destino a Compostela, los vecinos de las Juntas de Siete Villas y Ribamontán advertían a los caminantes del peligro de la travesía desde el Puntal de Somo hasta la Villa de Santander, de tal manera que muchos que habían llegado a Galizano se desviaban por caminos del interior de Trasmiera hasta el hospital de San Lázaro de Tes o Teas, para desde allí rodear la bahía de Santander y no exponerse al peligro del paso del brazo de mar que tantos naufragios de lanchas del pasaje habían provocado.

Sin embargo, muy antigua es la existencia del pasaje de los barcos desde Ribamontán hasta Santander, de tal manera que las Ordenanzas de la Junta de Ribamontán del año 1656 dedican tres de sus capítulos al tema, como veremos. Pero existe un documento del año 1692 que se hace eco del pasaje de la bahía y de los peligros que acechaban a los viajeros. El mes de abril de 1692, Fray Diego de la Concepción, fraile jerónimo de la iglesia parroquial de Santa María de Latas, exponía que los pasajeros de este pasaje marítimo entregaban ciertas limosnas con destino a la Virgen de Latas a los barqueros que hacían la travesía, para que les protegiera en tan peligrosa travesía, limosna que tenían que entregar en el Santuario de Latas nada más saltar a tierra en Somo. **(DOCUMENTO I)**

También conocemos dos aranceles de los años 1757 **(DOCUMENTO II)** y 1785 **(DOCUMENTO III)** del coste del pasaje y las condiciones que tenían que cumplir los barqueros para evitar los peligros de naufragio. Dentro de estos desastres sabemos del naufragio en el año 1790 de una de estas embarcaciones casi en el mismo muelle de Santander, con más de treinta ahogados de las Juntas de Siete Villas, Cudeyo y Ribamontán.



El hospital de San Lázaro de Tes o Teas en el siglo XIX, situado en los límites entre Suesa y Pontejos.

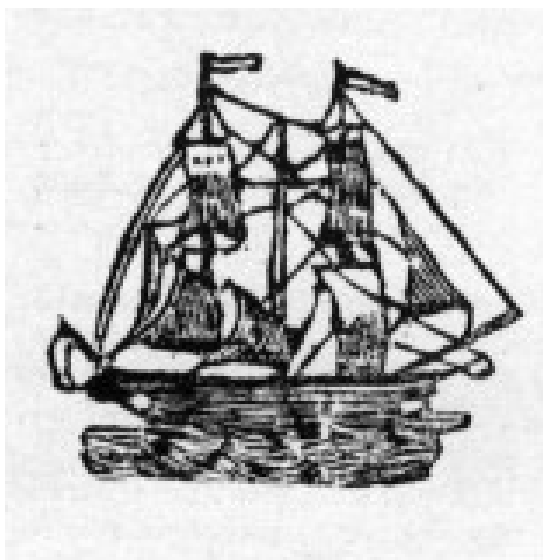


Santuario y Virgen de Santa María de Latas.

DOS DESCRIPCIONES LITERARIAS DE PATACHES

El mes de noviembre de 1884, José María de Pereda acababa de escribir su famosa novela *Sotileza*, cuya primera edición tiene fecha de marzo de 1885. En ella recrea el ambiente santanderino de parte del siglo XIX, mediante la aparición de una pléyade de personajes cuyas acciones giran en torno a una muchacha llamada Sotileza y al ambiente callealtero donde se desarrolla la acción. Pero también recrea de manera muy especial los barcos que intervienen en la acción, entre ellos los pataches, que tanto abundaban en la bahía y la dársena de Santander, y que tanto aparecen en este capítulo sobre las tragedias marineras de entonces. **(DOCUMENTO IV)**

Por otra parte, íntimamente ligado al Santander de finales del siglo XIX y compañero de Pereda en las actividades literarias fue Fernando Pérez de Camino, a quien debemos un delicioso libro titulado *Marinucas*, reeditado el pasado año por la Sociedad Cántabra de Escritores que actualmente el autor se honra en presidir. También Camino pintó el famoso cuadro *¡Jesús y adentro!* por encargo de los amigos de Pereda, con el que fue obsequiado el autor de *Sotileza*. Pues bien, en *Marinucas* Camino recrea la trayectoria de un patache llamado *Corzo* que acaba naufragado en las Quebrantas y su tripulación resulta ahogada. **(DOCUMENTO V)**



NAUFRAGIOS Y VARADAS EN TRASMIERA

SIGLOS XV A XIX

JUNTA DE RIBAMONTÁN AL MAR



NAUFRAGIOS Y VARADAS EN LA JUNTA DE RIBAMONTÁN AL MAR SIGLOS XV-XVIII

AÑO 14??

NAVIO DE NOMBRE DESCONOCIDO

Varada

Nacionalidad: Española

Libro de los milagros de Nuestra Señora de Latas

En el Santuario de Nuestra Señora de Latas se conservaba hasta hace muy poco tiempo un libro manuscrito titulado “*Libro de los milagros de Nuestra Señora de Latas*”, hoy en el Archivo Diocesano de Santander con sede en el Monasterio de Monte Corbán, donde se hace referencia a algunos antiguos naufragios ocurridos en sus inmediaciones, remontándose en su exposición hasta el siglo XV. Así relata el primero de los naufragios de que hace mención:

“Un armador santanderino Diego de Oruña, viniendo a bordo de una nao desde Vizcaya, da sobre la costa de Santa Marina a causa de una gran niebla, y al querer entrar en nuestro puerto encalla sobre una roca que al bajar la marea queda completamente en seco, creyendo todos que la pérdida del navío a causa de dicha desgracia era inevitable.

Mas Diego, arrodillándose sobre la cubierta del buque e invocando fervientemente a la Virgen Santísima, ofrece a Nuestra Señora que si se salvaba dicha nao entregaría una valiosa joya, realizándose el milagro seguidamente, pues una gigantesca ola pone sobre el mar al buque que se hallaba en situación tan peligrosa, y sin avería de ninguna clase pudo anclar en la bahía santanderina.

Para cumplir su ofrenda entrega además de la valiosa joya, un cáliz de plata y, posteriormente, al venir desde Flandes con su nao trae como donación a Santa María de Latas un frontal, ornamentos sagrados, un cofre con dos llaves, un espejo grande y una vidriera pintada representando a su nao y el extraordinario milagro realizado”.



Vista de la Isla de Santa Marina desde la playa de Latas.

AÑO 1431

BAJEL INCÓGNITO

Naufragio

Nacionalidad: Portuguesa

Libro de los milagros de la Virgen de la Latas

“Durante la noche del 5 de febrero de 1431, una enorme tormenta hace naufragar entre los acantilados de la isla de Santa Marina a un navío portugués, quedando solo sin destrozarse por la fuerza de las olas la cubierta del buque, en la cual se agrupa toda la tripulación que, viendo cercana ya la muerte invoca a la Virgen de Latas, esperando de Ella la salvación en tan difícil trance.

No desoye Nuestra Señora las fervientes súplicas del maestro y de los marineros, pues todos pueden, embarcados sobre la tablazón de la cubierta, llegar al arenal próximo a la iglesia de Latas, toda vez que la Señora Virgen hace aparecer una intensa luz colocada en la torre del templo y para guiar a los náufragos en el camino seguido por tierra, indicándoles entre las tinieblas de la noche la situación de la iglesia, cuyas puertas, abriéndose milagrosamente acogen a los asombrados navegantes, que entran en el templo para orar ante la imagen de la Santísima Virgen”.

AÑO 1546

PINAZA INCÓGNITA

Librada de piratas

Nacionalidad: Española

Libro de los milagros de la Virgen de Latas

Aunque no se trata del relato de un naufragio o varada, nos referimos a un suceso ocurrido el año 1546 que se relató como un verdadero milagro merced de la intercesión de la Virgen de Latas, y que se cuenta así:

“Cargadas de remos salen de Santander varias pinazas con rumbo a Galicia, aseguradas todas las de la expedición mediante el pago de crecida prima y por temor a los piratas holandesas que cruzan sobre la costa. Solo una de ellas, propiedad de Pedro de Salas, ha de emprender sin seguro alguno la peligrosa travesía, pues no puede el citado armador santanderino encontrar quien cubra el riesgo de su pinaza en tal navegación.

Intranquilo Pedro de Salas porque su pinaza pueda realizar el viaje de referencia sin estar asegurada, sueña una noche que todos los peligros que en la emprendida derrota pueden sobrevenir al buque, pueden ser evitados si contribuye con una cantidad análoga a la que importa el seguro, y que debe de dar para las obras de restauración que en la iglesia de Latas se efectúan en el año 1546.

Después de hacer dicha promesa, pone rumbo a Galicia la pinaza de Pedro de Salas navegando sola, y sucede que las otras son apresadas por los piratas los cuales, en cambio, no pueden tomar aunque tratan de hacerlo, a la que protegida por la Virgen de Latas arriba felizmente a un puerto de Galicia”.

AÑO 1570

EL GRAN REYNAULT

Peligro de naufragio

**(VIAJE A ESPAÑA DE LA REINA ANA, ESPOSA
DE FELIPE II)**

Por Alixes de Cotereau.

*(Publicado por José Luis Casado Soto en su libro
Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII).*

"Habiendo llegado a los Países Bajos de Alemania, con gran nobleza de alemanes y húngaros para embarcarse en España, su majestad subió en Flessinga en la nave del almirante conde de Boussu, llamada San Felipe, el lunes 25 de septiembre de 1570.

Y el mismo día zarpó, acompañada de treinta y seis naves de guerra y otro gran número de navíos mercantes, los cuales se habían detenido por la marcha de nuestra dicha reina, no sin que postillones hubiesen embarcado los caballos en otros barcos, reuniéndose cerca de unos trescientos.

Y para acompañar a dicha majestad y guardar a las dichas naves, se embarcó el regimiento del coronel Mondragón, comprendiendo ocho banderas, a saber: la compañía del dicho coronel Mondragón, la compañía del capitán Haro, la compañía del capitán Verdugo, la compañía del capitán Gil el Villano, la compañía del capitán Arrieta, y otras tres compañías más para ese viaje reunidas, a saber: la compañía de nuestro capitán Enrique de Tseraerts, capitán de esa compañía y del barco, con la compañía del capitán Gustin y la compañía del capitán de Hem.

Cuyas tres nuevas compañías se embarcaron sin haber pasado revista ni haber recibido nada a cuenta; incluso nuestra dicha compañía del capitán Tseraerts se embarcó en la nave llamada **El Gran Reynault** el mismo día después de comer, a las cinco, cuando su majestad había salido ya por la mañana: y largó vela nuestra nave al día siguiente, 26 del dicho mes, a las diez.

Y para memoria es preciso retener que, a eso de las doce, aquélla estaba quieta sobre un banco de arena por haber querido salir del puerto de Rarnmekens (en la isla de Walcheren) cuando el agua estaba aún demasiado baja. De suerte que si Dios no nos hubiese proveído de un viento muy suave y propicio, nuestra dicha nave la hubiese destrozado. Y al echar el ancla, tuvimos que aguardar a la marea alta; de suerte que mientras la nave del almirante y el ejército, con toda la flota, estaban ya muy lejos y adelantados fuera de nuestra vista, hasta el día 28 de septiembre, jueves, no logramos alcanzar a ver toda la dicha flota y ejército.

Y encontramos a la reina y nuestro dicho ejército, acompañada de diez diferentes navíos de guerra de Inglaterra bien armados de artillería y otras cosas requeridas; los cuales venían a saludar a nuestras tropas, descargando toda su dicha artillería el 27 de septiembre, para acompañarla hasta más allá de la jurisdicción de Inglaterra.

Y apenas llegados a los límites de Francia, habiéndose despedido de su majestad, descargaron de nuevo toda su artillería pesada; y se volvieron para su país de Inglaterra, el dicho 28 de septiembre por la noche, que era el mismo día en que alcanzamos su dicha compañía, como habéis oído. Y dicen que nuestra reina regaló al almirante de los navíos de Inglaterra una cadena de oro.

Hay que anotar también, para memoria, que el mismo día 28 de septiembre, habiendo alcanzado a los dichos navíos, como habéis oído, cerca de la hora de comer, a eso de las tres después de comer no faltó tanto así como nada, o el espacio de un dedo, si queréis, para que nuestra nave y la del almirante, en la que iba la reina, no chocasen y se destrozasen la una contra la otra; lo que ocurrió por culpa

de un joven marinero, que para entonces gobernaba el timón de nuestro barco, que se le había escapado por la fuerza de las olas del mar; de suerte que, en ese mismo instante, nuestra reina tuvo tan gran miedo y terror, que fue de opinión (estando sobre la cubierta de la dicha nave) de saltar fuera de ella, para escapar en el bote de su dicha nave, haciendo tres o cuatro veces la señal de la cruz con la mano. Pero fue retenida del brazo por el conde de Boussu, nuestro almirante.

Y ordenó el dicho conde, entonces, a nuestro capitán, hiciera ejecutar por la cuerda a nuestro contramaestre y con él al joven marinero; pero su majestad se encontró bien vengada, teniendo el corazón muy inclinado a compasión, después que por tres veces habían bajado con cables al dicho marinero hasta dentro del mar hasta más allá de la cabeza, según el derecho de las naves.

Y fue por entonces ordenado por el dicho almirante a nuestro contramaestre, que en lo sucesivo se alejase lo más que pudiese de su nave, bien entendido de todos modos que siempre estaría más próxima, según la ordenanza antes hecha, por el motivo que nuestra nave era grande, estaba bien armada de artillería y tenía más soldados a bordo que ninguna de las otras, a saber: nuestra compañía del capitán Tseraerts

completa. También ordenó que no volviera a poner su gran vela, porque ningún barco hubiera podido alcanzarla si hubiese puesto todas sus velas.



Don Cristóbal de Mondragón.

E incluso aseguraba nuestro contramaestre que, si hubiese salido al mismo tiempo que la reina, sin tener ningún impedimento en el camino y largando todas sus velas, hubiese podido llegar, sin falta alguna, tres días antes que la reina a España, no obstante ser nuestra nave la mitad más grande que la más grande que las otras.

El 29 de dicho mes, fue la falúa o gran galeón o barco de nuestra nave, por la fuerza de las olas, lanzado bajo aquélla, de tal modo que impedía el movimiento del timón; lo que ocurrió por culpa de nuestros marineros, ya que no habían puesto bastante largo el cable, con que dicho galeón estaba atado detrás de nuestra dicha nave, y fue preciso cortar el cable. Y se vio obligado nuestro contramaestre a abandonar el dicho galón, el cual costaba muy bien doscientos daldres, y aún más.

Al día siguiente, es decir el 30 de septiembre, y el último de éste, por la noche, como el viento empezase a reforzarse un poco y de cuándo en cuándo la nave empezase a moverse más que de costumbre, ocurrió que todos los bancos y vallas se rompieron por la fuerza de los caballos de la reina, del gran prior, del almirante y de algunos otros señores de los que iban con su majestad, pues había allí ochenta y ocho caballos sobre el cuarto piso del barco, donde estaba ordenado el establo, los cuales no estaban acostumbrados a verse de aquel modo agitados, lo que ocurrió por culpa de los carpinteros que no habían dado fuerza bastante a dicho bancos y vallas, lo que nos puso en gran peligro.

Porque cuando el barco se movía de un lado para el otro, caían todos los dichos caballos siempre hacia el lado más bajo, por cuyo medio y la pesantez de aquéllos la nave se hubiese fácilmente hundido dentro del agua, si no hubiese sido tan terriblemente alta y grande. Y a la noche siguiente se prometió por el gobernador, que tenía la comisión y administración de dichos caballos, a cada soldado que quisiera ocuparse de tener y guardar un caballo por el ramal, un medio daldre, siendo pagados al día siguiente.

Después, es decir, el primero de octubre, que fue al día siguiente, a la media noche, ocurrió que habiendo colgado sobre el tercer piso, donde los soldados estaban alojados, un gran farol, estando todos ellos dormidos (porque la suerte quería sernos totalmente adversa), empezó a arder, por falta de una buena guardia, pues entonces aún no se había dispuesto poner un centinela para la luz. Lo que más nos asustó a todos, pues de no haber cumplido bien nuestro deber para extinguir el dicho fuego, nuestro barco hubiese corrido el gran azar de ser consumido por él.

Habiendo escapado del dicho peligro de fuego, el viento y el mar nos secundaron hasta el día 4 de octubre, siendo el día en que la reina con el ejército y toda la flota penetró, con un gran viento de Escocia (noroeste), mezclado con una pequeña lluvia, en el puerto de Santander, en Vizcaya (durante siglos siempre estos personajes del Norte de Europa situando a Vizcaya en Cantabria), a eso de las tres de la tarde.

También hay que anotar, para memoria, el peligro en que nos encontramos al entrar en dicho puerto; es a saber: que nuestra gran nave al entrar en el puerto antedicho, pensando alcanzar, tanto como le fuera posible, lo más profundo de la entrada, por causa de que nuestro contramaestre no sabía si era entonces la marea

baja o alta, tocó con el fondo la raíz de una gran roca situada justamente en el medio de la boca de dicho puerto. Lo que ocurrió por el gran tamaño de la dicha nave, no siendo fácil de gobernar como las otras; de suerte que si aquélla se hubiera aproximado a la dicha roca el espacio de un medio pie más de lo que hizo, sin falta se hubiese visto destrozada.

Habiendo escapado del dicho peligro y pasado de la dicha roca el espacio de un tiro de arco, nos vimos obligados a echar el ancla por la ocasión del viento, que nos empujaba directamente hacia el arenal de la costa izquierda del comienzo del puerto (las Quebrantas), allí donde dicho puerto empezaba a torcerse hacía la mano derecha. Y no era posible lograr gobernar una nave tan grande en una agua tan



La Reina Ana, esposa de Felipe II



Rey Felipe II

estrecha para entrar en dicho puerto, y tanto menos alcanzar el resguardo de aquélla, temiendo nuestro contraamaestre causar daño a los otros barcos que habían entrado delante de nosotros al puerto y estaban ya a salvo, siendo también el paso de dicho puerto desconocido de nuestros pilotos, porque jamás habían estado allí.

Ese mismo 3 de octubre, a eso de las cuatro de la tarde, desembarcó nuestra reina y su estado en el pequeño galeón del barco del almirante y entró en la ciudad de Santander antedicha, estando allí todas las puertas y ventanas de las casas, en señal de gran triunfo y alegría, adornadas y cubiertas de ramas de laurel silvestre, muy corriente en este país y comarca.

Inmediatamente después vino hacia nuestro barco y otros cinco o seis que habían sido anclados no lejos del nuestro (entre los cuales estaba el del capitán Gil el Villano, estando anclado muy detrás de nosotros, casi entre la roca y el borde de la boca del puerto por la costa izquierda) una pequeña barca vizcaína. Era la de la justicia de Santander, es decir, el alcalde o uno de los sargentos de la ciudad y algunos otros marineros vizcaínos, gritándonos y dándonos a entender, por señales de su mano, lo que debíamos hacer para penetrar más a salvo en el puerto o salirnos a alta mar, pues de no hacerlo, sin falta ninguna daríamos contra la roca con la bajamar y pereceríamos todos a la noche siguiente por la tempestad que habría la cual estaba ya anunciada, por ser una nación de gentes que entienden mucho de la marina y del cambio de tiempo, porque la mayor parte de los habitantes de la dicha ciudad son marineros y pescadores, frecuentando el dicho mar, lo que de todos modos nos fue imposible, pero pudo más bien hacerlo la nave del dicho capitán Villano, a causa de que no había aún entrado tan adentro en la boca del dicho puerto como la nuestra; y las otras cinco eran mucho más de la mitad más pequeñas que la nuestra, y por eso, siendo más fáciles gobernar, tuvieron más medio para ganar la alta mar, como también aquélla lo hizo con media vela.

Porque para salir a alta mar el viento nos era contrario totalmente; y penetrar más en el puerto, nos era del mismo modo imposible, por las razones antedichas. De suerte que tuvimos, estando anclados de aquel modo, que esperar la tempestad que venía, e implorar la misericordia de Dios, no pudiendo movernos ni para un lado, ni para el otro. Y durante esa noche nos sorprendió la dicha tempestad, tan horrible y furiosa, que hizo bailar y agitarse a nuestra dicha gran nave estando así anclados como un pequeño galeón, y nos puso en grave peligro, que no hay fuerza que pudiera resistir contra tal vendaval y mar agitada, principalmente en aquel sitio que es más furioso con tal tiempo que en medio de aquélla; hizo por ello nuestro capitán disparar diversos cañonazos, de cuarto en cuarto de hora, como así hicieron las otras naves que estaban aún con la nuestra fuera de a salvo, para tener ayuda y asistencia de los de la ciudad y de las otras naves que estaban a resguardo.

Pero no se atrevía por entonces nadie a moverse de su sitio para socorrernos con sus botes y barquillas, por la vehemencia de la dicha tempestad, aunque de todos modos el conde de Boussu, nuestro almirante, y el gran prior, de cuando en cuando mostraron gran empeño en hacernos asistir por los de la ciudad, que parecía quisiesen incendiar aquella ciudad a fuerza de antorchas encendidas por falta de socorros.

Viendo lo cual nuestro contramaestre y que la tempestad se aumentaba cada vez más, siendo ya cerca de las doce de la noche, no se atrevió por ninguna cosa del mundo a esperar la marea más baja que en hora y media hubiese llegado, tanto menos también a causa de que a dicho contramaestre y a los otros pilotos, que eran tres, les pareciese que el fondo donde estábamos anclados era rocoso, como también lo habían encontrado al echar el plomo, queriendo también el aventurar su nave sobre un fondo de arena que de roca, buscando de ese modo todo socorro, alzó sus anclas cumpliendo su extremo deber con los otros marineros, que estaban

a sus órdenes hasta ochenta sobre su barco, para llevarnos más a dentro del puerto, hasta donde fuera posible.

Escuchad, amigo lector, lo que después nos ocurrió. Porque habiendo alzado las anclas y puesto algunas pequeñas velas de encima para llevarnos más adentro del puerto como dicho queda, tocó nuestra nave de nuevo por tres diversas veces la roca que estaba oculta bajo el agua, y producía tan terrible ruido como si se hubiese hecho pedazos. Entonces se vio y se oyó a cada uno el recomendar su alma al Soberano Creador y se les vio hacer la cama, como si quisieran acostarse, desde el más grande hasta el más pequeño, sin excepción ninguna.

Aunque, de todos modos, hubiese allí muy buenos caballeros y animosos soldados que en diversas ocasiones habíase visto en muchas escaramuzas, batallas y conflictos, sin haber perdido en ellos su honor, sino, por el contrario, habiendo vigorosamente resistido contra sus enemigos; pero allí no había nada que combatir, y era más oportuno, en vez de poner a las armas, dirigir sus oraciones a Dios e implorar su auxilio.

No obstante, y a pesar del gran esfuerzo que nuestros dichos marineros hicieron, no les era posible ganar el resguardo del dicho puerto para ponernos a salvo, y de ese modo nos acercábamos aún más al arenal antes mencionado. Y por eso se vieron obligados a echar las anclas cerca de medio tiro de arco más adentro de donde nos habíamos movido.

Y aún no había ninguna esperanza de apaciguamiento del viento o de la tempestad, sino al contrario, aumentabas cada vez más; de suerte que nuestro contramaestre, llamado Martín Jassone, que tenía la edad de ochenta años y una barba completamente blanca, muy angustiado, se fue a meter vestido en su cama, boca abajo, poniendo su nave en manos de Dios, y dijo:

“¡O Reynault, Reynault, ya todo se acabó para ti y para mí y jamás haré, por lo que veo, ningún viaje contigo!”.

Se puede bien pensar qué ánimo nos dio aquello a nosotros.

Aproximándose el alba del día 4 de octubre, ni aun entonces se vio tampoco aplacada en nada la dicha tempestad. Y corrieron nuestros marineros, con toda diligencia, a visitar el fondo de nuestra dicha nave, arrojando al mar todo lo que les impedía para ver si había causado daños la roca contra la que había tocado la noche pasada; de ese modo hallaron que no. Y no cesaron por tanto, de seguir de nuevo cumpliendo su extremado deber como antes, disparando diversos cañonazos, por órdenes de nuestro capitán, para tener ayuda y asistencia de los de la ciudad y de los otros que estaban a salvo; pero no hubo nadie que osara moverse.

Considerando lo cual y que no había esperanza ninguna, ordenó nuestro capitán al teniente de nuestra nave pusiera la bandera de misericordia, siendo esto costumbre en los barcos que se hallan en peligro extremado aguardando su última hora. Lo

que inmediatamente fue hecho. Y habían ya hecho todas sus disposiciones una gran parte de los marineros y reunido sus camisas y efectos para escapar en una pequeña barca, que estaba atada a la parte trasera de nuestra nave, la cual el contraмаestre había hecho preparar y guardar como su último refugio, para con aquélla salvarle la vida, si hubiera llegado a tanto; de lo que advertido nuestro capitán, por alguno de nuestros soldados, ordenó a tres o cuatro arcabuceros guardar bien la puerta de atrás por la que se necesitarían salir para dirigirse al dicho bote, y que recompensasen con una bala de plomo a través del cuerpo, al primero que se adelantase para abandonar nuestra dicha nave.

Y así aguardamos al día siguiente, 5 del mes. Y sufrió entre tanto nuestra nave mucho mal, tocando por diversas veces el agua, con las piezas de artillería, y lo que es más aún hasta con su palo mayor, del cual colgaba la gran vela, por la fuerza de las olas del mar que penetraba por la boca del dicho puerto, las cuales con tan gran fuerza venían a dar contra los flancos de nuestra nave, que muchas veces perdía la esperanza de poder volver a enderezarse, por razón del peso de los caballos que caían siempre en el lado más bajo. Así Dios lo dispuso.

Viendo lo cual, nuestros contraмаestres y su teniente de la nave fueron a hacer su petición a nuestro capitán, buscando todos los medios para retener nuestra nave, y salvarnos a todos la vida, pidiendo licencia para matar los dichos caballos, viendo el gran impedimento y gran peligro en que nos ponían. Lo que, de todos modos, nuestro capitán no quiso permitir de ninguna manera, diciendo muy bien que nos sería más hermoso el aguardar la misericordia de Dios y morir antes que aquéllos, para evitar la vergüenza que nos podría venir si se hiciese y escapábamos del peligro.

En el quinto día la dicha tempestad comenzaba a tranquilizarse un poco, aunque no nos diéramos cuenta de ello, de todos modos, llegándolo a ver, algunos marineros vizcaínos se arriesgaron y emprendieron el venir desde la ciudad con sus pequeñas barcas hacia nuestras naves, y estando aún los otros a salvo, para socorrer y conducir con seguridad a tierra a algunos grandes señores, buenos caballeros que estaban en unas y en otras, y, para decir verdad, a los que más ofrecían, con la esperanza de gran ganancia y de juntar alguna gran suma de dinero, como hicieron ese mismo día y los dos siguientes.

Y vino entre otras una a nuestra dicha nave, a la que bajó nuestro dicho capitán don Enrique de Tseraerts, con algunos caballeros de nuestra compañía, y se hizo llevar a tierra, para solicitar, hasta donde fuera posible, a nuestro almirante y los de la ciudad de Santander susodicha, a fin de que, lo antes que fuera posible, nuestra dicha nave y su dicha compañía fuese socorrida (estando aún en peligro y no a salvo) a fuerza de pequeñas barcas vizcaínas, para llevarla a sitio más seguro en el dicho puerto, pagándoles bien y satisfaciendo su trabajo y salario.

Y tan bien cumplió su deber nuestro capitán cerca del dicho almirante y de los gobernadores de la dicha villa, que al día siguiente, 6 de dicho mes, después de comer; nuestra dicha nave fue socorrida por las dichas barquillas, por las que fue

llevada más al interior del dicho puerto, aunque no por completo fuera de peligro, porque la noche les sorprendió de repente.

Al día siguiente, 7 de dicho mes, muy de mañana cambió el viento de Escocia en brisa, totalmente buena para entrar en dicho puerto y alcanzar el resguardo de aquél. Y así hubo medio, poniendo la vela en sitio seguro y a salvo, como así lo hicimos, estando después muy obligados a dar gracias al



Soberano Creador por habernos guardado de todos los anteriores peligros y haber escapado a la muerte.

Se me podría también, por aventura, el darme como gran falta y reproche haber olvidado o callado la buena afección y gran recibimiento que los de la ciudad de Santander demostraron a su majestad, haciéndole presente de doscientas gallinas y una vaca.

El 7 de octubre antedicho, después de comer; el cardenal de Sevilla y el duque de Béjar llegaron a Santander para recibir a la reina de parte del rey, habiendo antes llegado a Laredo, pensando encontrar allí a la dicha reina con la flota y el ejército, como había estado ordenado, y hasta se habían hecho grandes preparativos y muchos gastos para recibir allí, con todo honor y gran triunfo, a nuestra dicha reina.

Para saber qué era lo que había ocurrido a la nave del capitán Gil el Villano, que había salido a alta mar, habiendo escuchado la amonestación y advertencia de la justicia, como se ha dicha, hay que saber que mientras nosotros pasábamos el tiempo con tantas angustia y peligros anteriormente mencionados, dicha nave se mantuvo todo el tiempo durante la tempestad, de todos modos sin haberse hallado en tan grave peligro como nosotros, aunque lo pasó bastante mal, y pensando volver a hacer, en una noche (cuando dicha tempestad había empezado a apaciguarse un poco), su camino al puerto de Santander susodicho, habiendo echado el ancla y esperado al buen tiempo para ir a reunirse con nosotros, proveyéndose y tomando consigo a un piloto español, a causa de que los suyos no

habían estado nunca en aquella parte; y de ese modo, siéndoles el camino desconocido, nos vinieron a buscar y llegaron a Santander el 8 o 9 del dicho mes.

El 15 de octubre antedicho salió la reina de Santander con el cardenal de Sevilla, el duque de Béjar, el conde Boussu, nuestro almirante, con toda la corte, para ir a Burgos. E iban los ocho capitanes de las ocho banderas acompañando a la dicha reina a un sitio fuera de puertas, y allí se despidieron de su majestad, besándole las manos; a los que nuestra reina despidió, con el almirante, entregando a cada uno una cadena de oro de ciento cincuenta escudos, de la que pendía la dicha medalla donde figura la efigie del rey, su marido, y al otro lado la suya (medalla acuñada con motivo del matrimonio).

El 28, habiendo las naves desembarcado sus caballos, se despidieron para buscar su beneficio y cargar sus cargamentos, saliendo de Santander; y nos asustó mucho una de las dichas naves la noche siguiente, porque pensando, con sus pequeñas barcas atadas a la proa, salir fuera del puerto, fue derechamente a dar contra la nuestra, estando nosotros y nuestros marineros todos dormidos, descansando, con tan gran fuerza, que rompió el mástil de proa de nuestra nave, y pensamos todos nosotros que la cuerda de las anclas se había roto, y que con la marea íbamos a retroceder contra la roca, estando situada en el medio de la boca del puerto, y de ese modo perdernos todos.

Y en ese mismo instante enviaron, por orden de nuestro contramaestre, el pequeño bote de nuestra nave y ocho o nueve arcabuceros en busca del marinero de aquella causante del daño de la nuestra; el cual traído a nuestra nave, fue informado por nuestro contramaestre de que, por los daños que la había hecho, le daría su palo mayor por el de proa roto, y además la suma de cien “daldres”, como también fue pagado y satisfecho de su dicha reclamación.

El día 29 de dicho mes desembarcó nuestra dicha compañía del capitán don Enrique de Tseraerts, dejando la nave del “*Gran Reynault*” y fue a acampar a una capilla dedicada y fundada en honor de Santa Magdalena, en la orilla del puerto o bahía, y eso por las órdenes de los de la ciudad y de nuestro coronel, donde tuvimos mucha pobreza y daño; pues durante los catorce días que allí estuvimos alojados, no tuvimos un día claro ni bueno; no hizo sino tronar, llover y relampaguear horriblemente, y llovía sobre nosotros como hubiera podido llover en medio de las calles, a causa de que la dicha capilla estaba por todas partes al descubierto.

Y no teníamos otra cosa para descansar allí de noche, sobre un poco de paja, que una pequeña vedija de mijo con el que los vizcaínos y españoles se ayudan en aquella comarca para hacer el pan, en vez de centeno, del que no están provistos, cuyo mijo estaba cortado a manera de cañas.

El 2 de noviembre el almirante volvió de la corte de España, trayendo a los capitanes los regalos de las cadenas de oro de la reina, como se ha dicho.

El 12 del dicho mes, después que hicieron muchas quejas de la pobreza y miseria que los soldados sufrían en la dicha capilla, no estando ni de noche ni de día en

seco, fue nuestra dicha compañía llevada con la bandera desplegada, por el acuerdo y consentimiento de los señores de la ciudad de Santander, a esta ciudad, y nos hicieron alojar en una vieja y caduca lonja, donde la bahía venía a pasar y abordar por aquella parte, no sin expresa orden, de todos modos, de que ninguno de nuestros soldados fuese tan atrevido que saliera fuera de la dicha granja sin consentimiento de su capitán o sus oficiales.

Y la misma lonja estaba acomodada de aquel modo, para cargar los barcos de lanas y otras mercancías de ese país, para llevarlas a Flandes y a otras partes, no estando ni mejor acomodados ni tampoco más libres de la lluvia y del agua que antes.

El 15 del dicho mes, el regimiento pasó adelante, sobre el cementerio de la iglesia parroquial, y entonces recibió el obsequio de la reina, hecho y ordenado antes de su salida de Santander, a saber: a los tenientes, cincuenta escudos; a los cabos, nueve escudos; a los gentileshombres, dos escudos, y a cada soldado también, dos escudos.

El sábado, día de Santa Catalina, y 25 de noviembre embarcó nuestro capitán Tsearts, para volver a Flandes, sobre la nave llamada "*San Miguel*", habiendo ya el almirante marchado con el ejército la noche precedente, y enviado el mismo día a nuestro almirante al postillón del capitán Schulemburg, para acompañar a dicho capitán Tseraerts, habiendo llegado el cual, largamos la vela y salimos fuera del puerto a eso de las cinco de la tarde, aunque no sin peligro de la dicha roca, que estaba situada en la boca del puerto, como dicho queda, y pensamos de ese modo, con la ayuda de Dios, alcanzar pronto el ejército, y, en consecuencia, llegar pronto a nuestro país, pero lo que nos ocurrió fue completamente contrario.



AÑO 1667

GALEÓN DEL REY DESCONOCIDO

Naufragio

Conocemos la existencia del naufragio de un galeón del Rey en la costa de Nuestra Señora de Latas, por la partida de difuntos del vecino de Isla, tripulante del mismo que pereció en dicho siniestro

La partida de finados del libro de difuntos de la parroquia de San Julián de Isla dice así:

"El treinta de octubre de mil seiscientos sesenta y siete años, domingo por la tarde, dio a la costa de Nuestra Señora de Latas un galeón del Rey, y entre mucha gente que se ahogó dio su alma a Dios Bernardo de Quintana. Hijo de familias, de Clemente Ruiz de Quintana".



AÑO 1696

NAVÍO DESCONOCIDO

Naufragio

Carga: Bacalao

El 28 de noviembre de 1696, se reunieron en Villaverde de Pontones el Señor Capitán Don Alonso de Barreda y Obregón, Alcalde Mayor y Juez ordinario de la Junta de Ribamontán y su Jurisdicción por Su Majestad, el cual manifestó lo siguiente:

“Se le ha dado cuenta que en el Ribero y escollos y sitio de Cueva de Cucabrera, Jurisdicción del lugar de Galizano, de esta Real Jurisdicción, hoy miércoles por la noche con la tormenta que hubo, un Navío cargado de “bacallao” varó y naufragó en dichos escollos y Ribero, impelido del mar y borrasca, en donde se abrió, y que los marineros y más cabos que le tripulaban eran de Reino extraño, y que no se sabía si eran de Reinos rebeldes a esta Corona =

Y para la especulación del caso, mandó al presente escribano le asista, pena de omiso y costas, para que dicha hacienda se recobre y libre, e inventariada se ponga en fiel y legal depósito para entregarlo con justificación de causa al legítimo y verdadero dueño, con toda justificación.

Firmolo Su Merced dicho día, mes, año y lugar. Y en fe de ello =

Don Alonso de Barreda

Ante mí

Juan Antonio Lafuente de Velasco

Luego, al punto, Su Merced mandó se haga inventario de los bienes recobrados, que se hallan fuera de peligro. Y se vayan poniendo en depósito en persona lega, llana y abonada; y por serlo Mateo de las Tijeras, casa más cómoda y cercana a dicho Ribero, se deposite en él y en Pedro de Palacio, su vecino quienes se le notifique vayan aceptando el depósito en forma =

Firmolo su Merced en Galizano, y veinte y nueve de dicho mes y año dicho =

Barreda

Ante mí

Juan Antonio Lafuente de Velasco

Luego incontinente, notifiqué a Mateo de las Tijeras y Pedro de Palacio el auto de arriba; doy fe =

Fuente

En el lugar de Galizano, a veinte y nueve días de mes de Noviembre de mil seiscientos noventa y seis, habiendo llegado a él para el recobro y mejor percepción y seguridad de la hacienda, para que esté con toda seguridad y en fiel y legal depósito, hasta que con justificación se dé y entregue a parte legítima la carga que tenía en el navío que ha naufragado en los escollos del Ribero de dicho lugar, que llaman el Seno de Cucabrera:

En efecto, nombró por guardas a Antonio de Maoño, Diego Muñoz y Pedro de Palacio, Mateo Carlos de la Fuente y a Casto de San Miguel y a Simón de la Llama; y al fiscal de Su Majestad que hace de tal en su nombre en esta Real jurisdicción, a quienes se les cargó la conciencia y legalidad =

Y personas para sacarlo, mandó y nombró a Pantaleón de la Llama y Juan de la Llama Briones, Francisco de San Pedro Agüero, Juan y Francisco Alonso, Pedro

Merino, Miguel de la Sierra, y Joseph Fernández de la Portilla y Pantaleón de Güemes, y Lucas de Palacio, a los cuales se les mandará pagar lo que fuere Razonable por su trabajo, y a todas las demás personas que trabajaren en sacar el “bacallao”, Jarcia y árboles (mástiles) y madera, y más que pareciere haber en dicha costa y ribero =

Y mando que hecho y sacado, con asistencia de Su Merced, escribano y testigos, se “vaiga” Inventariando, con toda cuenta y razón sin omitir mayor ninguna cosa; porque en defecto, se ponga en fiel y legal depósito, que sea lego, llano y abonado, para que dé cuenta y entrega de ello cuando se le mandare y pidiere, para entregarlo al legítimo dueño que lo justificare serlo en forma debida y ordinaria =

Para todo lo cual, se les notifique a dichas Guardas y nombrados para el recobro, que lo ejecuten por su estipendio, no teniendo legítima causa, y que el presente escribano asista a todo, pena de los daños que de no lo cumplir se causaren; que se les mandará pagar de dicha hacienda sus ocupaciones y costas. Firmolo Su Merced, y yo en fe de ello =

Don Alonso de Barreda

Ante mí

Juan Antonio Lafuente Velasco

Notificación =

Luego Incontinente Notifiqué este Auto a los nominados, en el que doy fe =

Fuente Velasco

Por cuanto, parece se hallan en dicho Ribero unos calabrotes que se hallan en el agua, entre los escollos, con unas Presillas de Artillería y un arpeo que se manifiesta parte de él en el agua, y más jarcia, mandó se notifique a las Personas que se hallaren presentes y fueren capaces de sacarlo lo hagan, pena de veinte mil maravedís aplicados según derecho lo contrario “hiciendo”, y los daños =

Y se advierte que les mandará pagar lo que legítimamente se les debiere; y hecho y notificado este dicho auto, mandó Su Merced se busque Persona que vaya a la Villa de Puerto de Santoña, donde hay intérpretes de las lenguas Galas y Béglicas, para que vean y reconozcan de qué nación son los que tripulan dicho Navío y conducen su mercadería, y vean sus Papeles, Patente de Capitán y Guía de su derrota y puertos de donde salieron, y de qué Reinos; el cual, luego que llegue sea Juramentado, para que debajo de Juramento se le administre Justicia =

Firmolo Su Merced dicho día, mes y año, y lugar; y yo en fe de ello =

Don Alonso de Barreda

Ante mí. Juan Antonio Lafuente Velasco

En vista de todo lo obrado y para la más breve expedición de este negocio y buena administración de Justicia, y excusar gastos y demoras del dueño de esta hacienda y navío, y más que en él vinieren Interesados, mandó, así mismo, se le notifique a dicho Intérprete que, Juramentado pregunte y repregunte en la presencia Judicial =

AÑO 1717

NAVÍO “AMABLE BICHO”

Naufragio

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Juan Cierbo

El 22 de octubre de 1717, comparecieron en la Villa de Santander ante el escribano José de Posadas, Don Antonio de Azoños Herrera, Don Bernardo Antonio de Azoños Palacio, Manuel de Vitorica y Domingo de las Caxigas, todos vecinos de dicha Villa:

“Y dijeron, que por cuanto el Ilustrísimo Señor Marqués de Campo Florido, del Consejo de Su Majestad y su Gobernador en el (Consejo) Real de Hacienda, en vista de una carta sin firma que se remitió a Su Ilustrísima, mandó despachar y despachó Pesquisa y Comisión para la Averiguación y castigo de los Delitos Imputados al dicho Don Antonio, como Juez de Comisión que fue para la Recaudación de los Géneros y efectos que pudieron salvarse del Navío nombrado “**El Amable Bicho**”, de que era Capitán Juan Zierbo, vecino de Diepa, del Reino de Francia, que Naufragó en el Sable que llaman el Puntal, mediano de la Barra de este Puerto, el día diez y ocho de Diciembre del año pasado de mil setecientos y diez y seis, sobre supuesta ocultación de algunos de ellos =

Y a los demás otorgantes, compradores de los que se vendieron en Remate Público para remedio de dicho Capitán y marineros que se salvaron del Naufragio, y Pagar los Gastos que al tiempo de él se ocasionaron en Libertar los efectos que se sacaron, la cual dicho Pesquisa y Comisión se Cometió al Señor Don Francisco de Ocampo, Gobernador de estas Cuatro Villas de la Costa de la Mar, que procedió en ella por testimonio de Joseph Maquilón Ochoa, escribano del número que la de Laredo, Cabeza de este Partido, hasta haberlos sentenciado definitivamente y pronunciado las Sentencias a los otorgantes que se hallan Inocentes de la Culpa que se les Infringen, y agraviados de dichas sentencias =

Por lo cual, y el Ánimo de hacer dichos agravios donde convenga y proseguir las Apelaciones de ellas:

Desde luego, otorgan que dan todo su Poder, cuan tan bastante como de derecho se requiere y es necesario, sin limitación alguna, a Don Thomás Sánchez Guerrero, Agente de negocios en los Reales Consejos, para que en nombre de los otorgantes Pueda Parecer y Parezca ante Su Majestad (Dios le guarde), y el Ilustrísimo Señor Gobernador de su Consejo de Hacienda, y siga los Autos de dichas

Apelaciones, Pidiendo revocación de dichas sentencias y hacer en su defensa todas las diligencias que a ella conduzcan, ante el Ilustrísimo Señor; como en los demás Reales Consejos y Tribunales eclesiásticos y seglares que convengan .

AÑO 1727

NAVIO “SAN RAMÓN”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Tripulación: 264 hombres

Conocemos la existencia de este naufragio por una partida de difuntos del Santuario de Nuestra Señora de Latas, en Loredó, donde había dado a la costa el navío “**San Ramón**”, con seguridad componente de la Real Armada. Así lo cuenta el cura del Santuario de Latas:

“Marineros del naufragio:

En diez de enero del Año de mil setecientos y veinte y siete, dio en las arenas de Latas, Jurisdicción del lugar de Somo, un navío a quien decían “**San Ramón**”, en donde naufragaron, según la cuenta que dieron algunos que escaparon libres, doscientos sesenta y cuatro hombres; halléme presente a este lamentable suceso yo, fray Juan de Velasco, Cura de Santa María de Latas; y viéndoles en el navío pidiendo misericordia, y exhortándolos al dolor y arrepentimiento de sus culpas, los absolví debajo de condición, y muchos al salir a la orilla, donde se quedaron muertos.

Sepultáronse en este “zimiterio” y iglesia hasta treinta que salieron ahogados en esta jurisdicción, y para reconocerlos traje uno de los que habían salido con vida, y no reconoció más que a los siguientes:

A Don Antonio Ramos, hijo de la Ciudad de Cádiz y casado en ella; otro, Don Ventura, dijo ser de Andalucía, no supo Patria ni apellido; Pedro, del Ferrol; Pedro de Aguirre, vecino de la ciudad de San Sebastián; Miguel Nieto, hijo de Hra.; Ignacio de Arreiarra, hijo de Azpeitia.

Hiciéronseles entierro con otros sufragios de limosna, que aunque salieron algunos baúles y arcas con otras muchas alhajas, lo llevaron a Santander y lo depositaron a disposición del Intendente de Marina, Don Joseph Campillo. Si se diese alguna otra cosa se distribuirá en sufragios.

Y para que conste lo firmo en dicha Parroquia, en diez y ocho de enero de este año.

Yo, Fray Juan de San Joseph”



Así pudo ser el naufragio del navío “San Ramón” en las Quebrantas.

AÑO 1729

NAVÍO “LA ARMIONA”

Naufragio

Nacionalidad: Francesa

También de este naufragio sabemos por otra partida de difuntos del mismo Santuario de Latas, donde el mismo cura anterior dio noticia de otra tragedia marítima ocurrida en las inmediaciones y con sólo dos años de diferencia. Así lo escribe Fray Juan de San José en el libro de finados de dicho Santuario:

“Naufragio. Pobres:

En treinta de enero del año mil setecientos y veinte y nueve, yo, fray Juan de San Joseph, Cura de la iglesia parroquial de Santa María de Latas, di sepultura en el “cimiterio” de dicha iglesia a dos cuerpos de los muchos que perecieron en el naufragio del navío llamado **“La Armiona”**, el cual fue el día veinte y seis de dicho mes.

Y habiéndonos avisado de haber dado a la costa de este concejo, fuimos a toda prisa al socorro de aquellas almas, y viendo a muchos vivos en el casco de dicho navío los absolvimos debajo de condición; y por los dos que salieron y fueron sepultados en dicho “ciminterio” se hicieron dos oficios por cada uno, con asistencia de mí Padre Prior y cuatro religiosos que se hallaron al presente en dicha iglesia, como también se celebraron dos novenarios de Misas y se le echa rogativa los Domingos.

Súpose que eran de La Rochela de Francia y que eran católicos; y el uno parecía ser persona de calidad por traer botones de plata en la camisa, los que llevó, según

me dijeron, un marinero de Santander, diciendo que mandaría decir de misas su importe.

Hiciéronse estos sufragios por orden de la Justicia que recaudaba las mercaderías que traía dicho navío, diciendo que se nos daría nuestros derechos parroquiales, como era de justicia. Y para que conste lo firmo en dicha parroquia de Latas.

Fray Juan de San Joseph”

Este naufragio debió ser la causa de una Junta que tuvo la Merindad de Trasmiera en su Ayuntamiento General celebrado el 4 de julio del mismo año, al que asistieron Don José Antonio de Cagigal de la Vega, Teniente de Alcalde Mayor por Su Majestad en la Junta de Ribamontán, quien presidió dicho Ayuntamiento por ausencia de Don Policarpo de Pando, Diputado General de la dicha Merindad; con asistencia de Don José de la Sota Gajano, Procurador Regidor general; Don Pedro de la Portilla Piñera, Procurador General de la de Cudeyo; Don Juan de Ballenilla, de la Junta de Siete Villas; y Don Francisco de San Juan Somaza, de las Villas de Escalante y Argoños, los cuales dijeron:

“Que con el motivo de haber dado a la costa del mar en Jurisdicción del Concejo de Latas, uno de los que constituyen la dicha Junta de Ribamontán, un Navío cargado con diferentes géneros de mercancía y ahogados toda la gente de su conserva, con noticia que tuvo de Don José Antonio del Cagigal de su pérdida como tal, y por estar en su Jurisdicción, en fe de Don Juan Antonio de la Fuente, escribano del número de dicha Junta de Ribamontán, asistido de diferentes personas, vecinos de ella, había pasado al recobro de dicha hacienda y fragmentos de dicho Navío, y Mandó pretendiendo en ella como Juez único privativo competente, lo mismo que habían ejecutado en los mismos términos otros Señores Jueces, sus antecesores, de tiempo a esta parte, por ser Jurisdicción y territorio suyo, se vino allí el Licenciado Don Bartolomé de Cagigal Muñoz, Abogado de los Reales Consejos y Alcalde mayor y ordinario por Su Majestad de la Villa de Santander y su Jurisdicción, que está de con la dicha de Ribamontán más de media Legua del que es el Puerto de dicha Villa, por la parte más cercano a la zozobra de dicho Navío, auxiliado de un Destacamento de Granaderos y con su Audiencia:

Y suponiendo y presumiendo que la Jurisdicción era suya, se introdujo al conocimiento y recobro de la dicha hacienda, y en mérito de habersele hecho diferentes requerimientos y protestas que resultan de autos, con su fuerza mayor y tropa que traía no hubo forma a que desistiese, antes bien, llegó a conducir a dicha Villa la carga y parte de los fragmentos de algún provecho del referido navío, atropellándolo todo y quebrantando la dicha Jurisdicción, en grave y notorio agravio de la dicha Junta de Ribamontán y Justicia ordinaria de ella y de la referida Merindad, por ser, como es, el referido sitio de su Jurisdicción:

Y para el castigo de semejante exceso, y que los dichos bienes se vuelvan a restituir a la Jurisdicción donde fueron alzados, para que después los haya su dueño:

Otorgaron su Poder cumplido y que de derecho se requería, más podía y debía valer; especialmente a Don Francisco Díaz de la Serna, Agente de Negocios de los Reales Consejos, vecino de la Villa de Madrid, para que en su nombre y representando sus propias personas, las de sus vecinos, Pobres y Huérfanos y viudas de dichas Juntas y villas que contribuyen a la dicha Merindad, parezca ante Su Majestad (que Dios le guarde) y Señores de sus Reales Consejos. **AÑO 1752**

NAVÍO “LA AMISTAD”

Naufragio

Nacionalidad: Holandesa

El día 26 de marzo de 1752 daba de través a la costa en el sitio de las Quebrantas un embarcación holandesa, e inmediatamente se fue a dar la noticia a Santander a Don Jacinto Navarrete, Comisario Ordenador de Marina y Ministro Principal de ella de la Costa de su Partido y Bastón; el cual, se hallaba ocupado en dependencias del Real Servicio que requerían su asistencia personal.

En consecuencia, ordenó que Don Joaquín Fernández Velarde, Subdelegado de Marina del Puerto de Santander, pasara al sitio del naufragio en compañía de Antonio Somonte, escribano de Marina, y seis soldados de los que tenía a su disposición en la Villa (faltaban tres años para que a Santander se le diera el título de ciudad), a recoger y poner por inventario todos los fragmentos de dicha embarcación que se pudiesen rescatar, ateniéndose en todo momento a la Real Ordenanza de Marina del 1 de enero de 1751.

Tenía que poner los efectos recuperados a disposición de persona que los custodiara, teniéndolos hasta que se le reclamaran para entregar a sus dueños; y ordenaba que ninguna Justicia le pusiera el menor embarazo en su cometido, antes bien, que pusieran a su disposición carros y operarios y todo lo demás que necesitare

A las nueve de la mañana pasaron desde Santander en una lancha el Subdelegado de Marina y el escribano al Puntal, donde se hallaba el naufragio, a donde llegaron sobre las once horas; allí se encontraban ya un sargento y los soldados. Los marineros y pasajeros que se salvaron manifestaron que el navío se llamaba “La Amistad” y que era de nacionalidad holandesa. Inmediatamente procedieron a levantar inventario de lo que se pudo recuperar de la embarcación y lo desparramado por la playa, operación que se alargó hasta el día 29. **(DOCUMENTO VI)**

El día 30, el Subdelegado de Marina ordenó se le hiciese saber al holandés Don Eugenio Joseph de la Court, residente en Santander y que había participado en el levantamiento del inventario, para que otorgara fianza en forma para responder de

todo lo que se depositaba en su poder. Al día siguiente se le otorgó el depósito de los efectos recuperados del navío, siendo testigos Lucas Ruiz de Somavilla, Juan de Quirós y Francisco Somonte.

Nada sabemos del nombre del capitán del navío que debió de perecer en el naufragio, como quizá también varios marineros y pasajeros.



AÑO 1753

GOLETA “SAN FRANCISCO, SAN ROQUE Y ÁNIMAS”

Naufragio

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Francisco Bras

Origen - Destino: Bilbao - El Ferrol

Carga: 360 sacas de cáñamo, 200 quintales de hierro, 25 ollas de hierro y 132 remos.

A. H. R. C. Legajo 236 - 1753

El día 5 de abril de 1753, Don Jacinto Navarrete, Comisario Ordenador de Marina y Ministro Principal de ella en la Costa, Partido y Bastón de Laredo, manifestaba que se le acababa de dar noticia que en el sitio de las Quebrantas del Puntal había dado una embarcación portuguesa al través; en consecuencia, para que los efectos se entregaran a sus legítimos dueños, procedía hacer inventario de los mismos.

Ordenaba que Don Joaquín Fernández Velarde, Subdelegado de Marina del Puerto de Santander, pasara al sitio del naufragio acompañado por un sargento y cuatro soldados, con barcos y gente para recuperar todos los fragmentos que se pudiesen rescatar de dicho navío, practicando las diligencias que prevenía la Real Ordenanza de Marina de primero de enero de 1751; y depositando los efectos que se recuperasen en persona que respondiera de ellos, conduciéndolos a Santander para su custodia; y que ninguna Justicia pusiere ningún embarazo en su gestión, antes bien, le deberían ayudar con carros y operarios.

A las seis y media de la misma mañana salió Don Joaquín de Santander, embarcado con los soldados referidos, hasta donde se hallaba el barco naufragado, habiendo llegado al lugar sobre las siete y media de la misma mañana; de inmediato se entrevistó con el capitán del navío siniestrado, Don Francisco Bras, quien dijo llamarse la goleta **“San Francisco, San Roque y Ánimas”** y ser de nacionalidad portuguesa.

A continuación ordenó que se apostaran los soldados a trechos, cubriendo la parte del arenal donde iba echando la mar los fragmentos y enseres del navío, lo que se ejecutó inmediatamente; a renglón seguido, con asistencia de marineros que había llevado desde Santander, se procedió a hacer inventario de todo lo aparecido en la playa. **(DOCUMENTO VII)**

La operación de recogida de restos acabó el día seis, y al día siguiente el Señor Subdelegado de Marina ordenó comparecer a su presencia al capitán Francisco Bras, capitán de la goleta naufragada, vecino de lugar de Figueras, del Reino de Portugal, quién después de haber jurado en forma:

“Dijo, haber salido del Puerto de Bilbao para el de el Ferrol con carga de trescientos y sesenta sacas de cáñamo de cuenta de la Real Hacienda; y que de cuenta de los interesados de dicha Goleta llevaba doscientos quintales de fierro, veinte y cinco ollas de lo mismo, y ciento y treinta y dos remos.

Y los interesados de dicha Goleta se nombran Don Basilio y Francisco Piñeiro, vecinos de dicho lugar de Figueras; Don Roque Basia, Don Juan Ferreir de Campos; Don Dionisio de Mazedo; Don Francisco Posiett, vecinos de la ciudad de Coimbra”.

Los pocos restos del casco que emergían del agua los vendió el capitán a Don Hilario de Jorganes, vecino de Laredo, en precio de 22 pesos de a 15 reales cada uno; así como el bote, que se hallaba maltratado, en 7 pesos de la misma moneda. Nada sabemos del cargamento de hierro que llevaba la goleta, ni si hubo víctimas entre la tripulación y pasajeros, si los llevaba..

AÑO 1756

ARANCEL DEL COMISARIO ORDENADOR DE MARINA DE SANTANDER SOBRE PRECIOS DEL PASAJE DE LA BAHÍA.

El 24 de diciembre de 1756, Don Francisco Núñez Ibáñez, Comisario Ordenador de Marina, Ministro Principal de Santander y la Provincia, Juez Conservador de Montes y Plantíos de la Reales Fábricas de Artillería de Liérganes y La Cavada, y del Contrabando de Mar y Tierra, manifestaba las constantes quejas que habían llegado al Juzgado de Marina de su cargo, sobre el exceso en la cobranza de los arbitrios y fletes que se cometían en el pasaje desde la ciudad de Santander y los embarcaderos de Pedreña y el Puntal de Somo y viceversa.

En consecuencia, redactó un arancel compuesto de trece puntos que dirigió a los Subdelegados de Marina, al Cabildo de Mareantes y a los individuos matriculados, para que hiciesen cumplir el dicho arancel, sus reglas y capítulos. (DOCUMENTO II)

Años después se publicó un nuevo arancel aprobado por Su Majestad, ejemplar que se conserva en el archivo del autor. (DOCUMENTO III)

Estas embarcaciones que hacían el referido pasaje, fueron objeto de muchos naufragios de los que no queda constancia, excepto uno que ocurrió el año 1790 con un saldo elevado de muertos.

EMBARCACIÓN “NUESTRA SEÑORA LA DIGNA, SAN ANTONIO Y ÁNIMAS” Naufragio

Nacionalidad: Española

Patrón: Don Carlos Fontela

Origen - Destino: Marín (Pontevedra) - Burdeos (Francia)

Carga: 305 barriles de manteca; doce barricas de azúcar; cables, áncoras y otras cosas.

El 13 de octubre de 1756 comparecía en Santander ante Antonio Somonte, escribano de Marina, Carlos Fontela, vecino de Porto Novo, patrón de la embarcación nombrada “Nuestra Señora la Digna, San Antonio y Ánimas”, que había naufragado en las Quebrantas del Puntal a las cinco de la mañana del día de su comparecencia. Así contaba todo el viaje desde el puerto de salida hasta el de su naufragio:

“Dijo, Haber Cargado en el Puerto de Marín trescientos cinco Barriles de Manteca, Doce Barricas de Azúcar, Cables y Anclas y otras cosas para el Puerto de Burdeos, Reino de Francia, para entregar a Munsior Lasuss; y desde dicho Puerto Marín vino al referido de Porto Novo, del que salió el día seis del corriente mes; y por serle los vientos Nortes contrarios le precisó entrar el día ocho en el de Melojo.

Y el día nueve salió de éste con buen tiempo para su Destino; y el Doce de dicho mes le sobrevino crecido temporal de viento al ”Oesnorueste”, la Mar muy Grande, que le precisó, por no poder proseguir su viaje, el emprender tomar este Puerto, y de hecho dio fondo dentro de su barra bajo del Castillo que se dice de la Zerda, por no poder subir más arriba a causa de que bajaba el Mar; lo que le sucedió entre seis y media a siete de la tarde de dicho día, dando fondo con tres Anclas y tres Cables.

Y a las cinco de la Mañana del día de hoy, prosiguiendo toda la noche el crecido temporal le faltaron dichas tres amarras y le llevó dicha embarcación sobre el sitio que dice las Quebrantas del Puntal, de donde como pudieron y con bastante Peligro de las vidas salieron a tierra, haciéndose toda la embarcación pedazos, de la que y su carga se está tomando Providencia para el recogimiento de lo que se pueda por el Señor Comisario de Marina de este Partido, y todo ello se halla esparcido por dicho Puntal.

Y para que al citado patrón no se le pueda hacer el Menor Cargo del Citado Naufragio, sino que ha sido proveniente de lo que Lleva Relacionado y temporales acaecidos, a presencia de la Gente de su equipaje hizo protesta contra el mar y vientos, respecto ser dimanado de ellos”

A continuación declararon en los mismos términos José Carballo, Alberto Jacinto Ferreiro, Benito García, Manuel de Lima y Ramón Antonio Fomtela, todos marineros de dicha embarcación.



AÑO 1761

BERGANTÍN “NUESTRA SEÑORA DE LA SOLEDAD, SAN ANTONIO Y ÁNIMAS”
Naufragio

Nacionalidad: Española

Patrón: Manuel de la Iglesia

Origen - Destino: Vigo - San Sebastián

Carga: Bacalao

El 10 de abril de 1761 comparecía en Santander ante Antonio Somonte, escribano de Marina, Manuel de la Iglesia, patrón del bergantín **“Nuestra Señora de la Soledad, San Antonio y Ánimas”**, que había naufragado en los bajos de la isla de Santa Marina el día anterior, quedando totalmente destrozado y perdida toda la carga. Así contaba el suceso el patrón de dicho bergantín:

“Que con carga de bacalao salió el día Veinte y cuatro del mes de Marzo próximo pasado, del Puerto de Vigo con buen tiempo para el de San Sebastián, destinado a Don Pedro Sarralde; y el día veinte y siete de él, por ser viento norte, llegaron al Puerto de Aldán, y salieron el día treinta con viento favorable; y el día tres del presente mes llegaron a La Coruña, por haber vuelto el norte; y el seis salieron para su destino con viento bueno.

Y hallándose sobre las Tinas, el día ocho se levantó un crecido viento norte con mucha mar estando a distancia de doce leguas a la mar, que le fue preciso correr a tomar Puerto por el mal temporal; y habiendo visto este Puerto le vinieron a tomar para asegurar dicho Bergantín, Hacienda y Vidas.

Y llegando a la Punta del Castillo de la Cerda, dieron fondo con la Ancla principal, con un Cable nuevo sin estrenar de siete pulgadas y ciento y veinte Brazas, y no dio lugar el viento a echar otra más; y a este tiempo venía “caziando” (garreando) dicha ancla por el mucho viento “sudueste” que se llamó a la boca y la mucha corriente contraria, tocó en los bancos, que le fue necesario arriar el cable por mano, por no haber Paraje para dar fondo a las demás anclas.

A cuyo tiempo, se hicieron a la vela para afuera con el trinquete y la de la mayor; llevando la proa a “les nordeste”, y no pudiendo suplir más vela por el mucho viento y mar que les afrontaba, en cuya forma fueron de aquella Bordada para fuera a una Isla nombrada Santa Marina, pareciéndoles que botaban fuera de ella; y no pudiendo rebasar trataron de virar de bordo para este Puerto, y por el crecido viento y mar que hacía y ser la corriente contraria, no tomó el barco por delante y por ella los hizo varar en tierra.

A cuyo tiempo, que serían las siete de la tarde, tocó la Embarcación encima de los bajos, y junto a dicha Isla de Santa Marina, que le abrió por la popa; y dando a la Bomba no podía franquear agua, y la mar les fue echando más en tierra, que se quedó el Barco en media agua.

Y viendo esto el Patrón y Marineros, les precisó, para salvar las vidas, echarse al agua que les llegaba al Cuello (lo que sucedió a las dos de la mañana, hasta cuyo tiempo se mantuvieron a bordo), lo que ejecutaron por estar abierta en uno toda la citada embarcación, y empezar a subir el mar.

Y a las tres de la mañana, y que dicho Bergantín estaba hecho trescientos pedazos, no pareciendo nada de la expresada carga, por lo que una, dos, tres y las más veces en derecho necesarias protesta y protestó ahora ante mí el escribano, no haber sido la pérdida de dicho Bergantín y su carga culpa del referido Patrón, sino proveniente de los malos tiempos y mar que deja expresados”.

En iguales términos declararon Juan de San Martín, Mateo Antonio Manzanares, Francisco Antonio Berranchín, Diego González, Bernardo Francisco Sánchez y Juan Antonio Varela, marineros todos del nombrado bergantín.

AÑO 1765

TRES NAVÍOS INCÓGNITOS

Naufragios

El 22 de diciembre de 1765, Adryen Buys, capitán de la urca “La Campana Dorada”, manifestó haber naufragado tres navíos dicho día a la entrada de la bahía de Santander, posiblemente en Las Quebrantas, aunque él pudo salvar su barco. No se conocen los nombres de dichos barcos ni si hubo o no víctimas.

URCA “LA CAMPANA DORADA”

Averías

Nacionalidad: Holandesa

Capitán: Adryen Buys

Origen - Destino: Hamburgo - Santander

Carga: Tablas, palos y perchas para los navíos de la Real Armada

El barco presente no naufragó, pero su capitán, en la protesta de mar que formalizó en Santander el 23 de diciembre de 1765, refiere tres naufragios ocurridos a la entrada de la bahía el día anterior. No conocemos de momento los nombres de dichos barcos ni si hubo supervivientes de los naufragios.

Pues bien, el día mencionado se presentaba ante el escribano de Marina, asistido del intérprete Don Santiago Blanco, Adrián Buys, de nacionalidad holandesa, capitán de la urca nombrada “**La Campana Dorada**”, que cargada de tablas, palos y perchas para los navíos de Su Majestad había salido del puerto de Hamburgo, en el que estuvo de arribada, el día veinte y seis de Noviembre con el viento por el “sursueste”, haciendo la vía del ‘Ves Norueste’ con diferentes navíos, siguiendo su navegación y estando los vientos del “sursueste” hasta el sudueste:

“Y el día trece del presente mes el viento se llamó al Norte Variable, desde dicho Norte hasta el Este y “Sudueste”; y el día diez y seis de dicho avistaron a Ohessan, y después de haberle Marcado, según se suele en la Navegación, pusieron la Vía Recta a este Puerto, donde era su Destino, manteniéndose los vientos el “Essueste”, Este, Nordeste; hasta el día veinte y uno dicho que avistamos la tierra de este dicho Puerto, que saltó el viento al “Norueste”, “Nornorueste” y “Ues Norueste” muy crecido y grande Mar, y pusieron su Derrota para él.

Y a las tres de su tarde llegó una Lancha con su Piloto Lemán a su Bordo; y a eso de las tres y media de la tarde dieron fondo en la Concha que se dice del Sardinero con dos Anclas y sus Cables, que cada uno tenía dos Ayustes, y el uno como doscientas Brazas fuera y el otro como ochenta con lo que se mantuvieron con el viento por el Norte, tormenta, la mar muy Grande que los salvaba la dicha urca de Popa a proa.

Y habiendo visto la expresada Noche, que otros Navíos que lo estaban dando fondo en la nominada Concha, cortaron sus cables para refugiarse dentro de este Puerto, de los cuales tres de ellos se perdieron, Varando uno de ellos sobre un Banco.

Se mantuvo hasta el día veinte y dos a las nueve de su mañana, que por la mucha tormenta del Viento Norte y Mar Grande, los obligó para salvar Navío y Hacienda, picar los referidos dos cables, lo que ejecutaron y Entraron dentro en la boca del Puerto, con asistencia de los Barcos de él.

Y se mantuvieron con el Ancla Mayor y otro cable y Ancla que les fue desde tierra, hasta hoy presente día, que Abonanzó algo dicho viento, entrando en este dicho Puerto dejando dos calabrotes a su Entrada.

Y porque, en vista de lo referido, ha experimentado crecidas Averías por lo que deja relacionado le ha sucedido después que dio fondo a la Citada Concha, hizo protesta contra el Mar y Viento para que en ningún caso las que pudieran resultar lo fuesen y pudiesen ser a su Cuenta y Riesgo, sino proveniente de los dichos tiempos de que lleva hecho expresión, que no pudo por falta de éste y su Bordo ponerlas por Escrito.

Y que había protestado hacerlo luego que entrase en el Puerto, con cuyo motivo, y usando de dicha Protesta ahora, ante el presente Escribano, hace y ratifica dos, tres y las más veces en derecho necesarias, a presencia de Nicolas Ryt Freink (firma Claah Rietvinse), Pedro Artog (firma Pieter Hartog) carpintero, Pedro Flameny (firma Pieter Valmings) contraamaestre”.

BERGANTÍN “EL PROFETA”

Peligro de naufragio

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Ibes Luco de Liledar

Origen - Destino: Santander - Banes

El día 29 de diciembre de 1765 comparecía en Santander ante el escribano de Marina, asistido por Don Santiago Blanco, que ejercía de intérprete, Ibes Luco de Liledar, capitán del bergantín francés **“El Profeta”**, que había salido del propio puerto de Santander el día 21 del mismo mes y año a las diez de la mañana, con el viento por el “es Sudueste”, que le duró hasta las dos de la tarde. Y prosiguió diciendo:

“Que hallándose como seis Leguas al Nordeste, cuarta al Norte de este Puerto, le saltaron los vientos al “Norueste” con la Mar muy Grande, lo que le precisó volver a buscar este dicho Puerto; y a eso de las cuatro de la tarde dio fondo en la Concha del Sardinero que llaman, por bajar el Mar contrario para Entrar en este referido Puerto, y se mantuvo con dicha hasta las doce de la Noche, que saltó el viento al Norte tormenta, la Mar rompió sobre ellos y dieron fondo a la Ancla mayor, con las que se mantuvo hasta el siguiente Día Veinte y dos entre once y doce, que el cable pequeño rompió y el otro mayor garreaba.

Y viéndose empeñados en el Banco del Puntal que llaman, y la Mar Rompía sobre la Cubierta, se vio obligado a cortar dicho Cable Mayor para salvar sus Vidas, y dieron a la Costa sobre el dicho Banco del Puntal, e hicieron de Mar Baja todo lo posible, el veinte y tres, para salvar todo lo que pudieron del Aparejo y demás del Navío.

Habiéndose quedado la Mar Bella, el día veinte y seis reconoció no haber en el Navío Grande Daño en el fondo; con asistencia de Lanchas y Gente de tierra sacó el Navío de dicho paraje hoy día el veinte y nueve, y le subió a este Puerto, donde está a toda prisa reparándole para Empezar su viaje a su destino.

En lo cual ha tenido Crecidos Gastos para lograr el Salvamento de su Embarcación, como lo ha conseguido, por lo que, y las averías recibidas, protesta una, dos, tres y las más veces en derecho necesarias a presencia de Maturein Fardel (firma Mathurin Faldel), Juan Tudio, Arnel Conan, todos de la citada Embarcación, a quien habiéndoseles leído cuánto va declarado por dicho Capitán, Juntos y separadamente, con Juramento que voluntariamente hicieron, dijeron ser Cierto y Verdadero cuánto va declarado por dicho Capitán."



AÑO 1768

GALEOTA “AMELIA DOROTEA”

Varada

Nacionalidad: Holandesa

Capitán: Dooite Eelkes

Origen - Destino: Bilbao - Cádiz

Carga: Fierro, jarcia y otras cosas

El día 10 de setiembre de 1768 compareció en Santander ante el escribano de Marina, Dootte Eelkes, de nación holandesa, capitán de la galeota nombrada la “**Amelia Dorotea**”, que con carga de fierro, jarcia y otras cosas, había dado contra el banco de arena nombrado el sitio del Puntal, al intentar su entrada en el puerto de Santander; el cual, por medio de Don Santiago Blanco, intérprete del dicho puerto declaró lo siguiente:

“Dijo dicho Capitán, que el treinta de Agosto, a eso de las cuatro de su mañana, con el viento favorable salió del puerto de Bilbao y Barra de Portugalete con dicha carga para diferentes particulares, para el Puerto de Cádiz, con cinco pasajeros. Y que navegando con diferentes vientos favorables hasta, poco más o menos, ponerse con el Puerto de Ribadesella:

Y el primero de setiembre, a eso de las diez de su mañana, que les dio un fuerte viento por el “norueste”, que su mucha fuerza y crecida mar le obligó a arribar a este Puerto, en el que entró a eso de las siete de su tarde, y dio fondo en el sitio de llaman el “Prementorio” dos áncoras:

Y el día dos subió a esta Ría a esperar el buen tiempo; el cinco de dicho Setiembre salió el viento al Nordeste favorable; y a eso de las diez de la noche volvió a salir para su destino; y habiendo despedido sus Pilotos, a eso de las seis de la mañana le volvió a venir el viento contrario por el “Veste”, viento moderado, tiempos variables:

Y con diferentes bordos se pusieron otra vez sobre Ribadesella, ocho leguas cerca Norte Sur de dicho Puerto; y el ocho del dicho, a eso de medio día, estando comiendo le sobrevino una tempestad al “Veste” y “Ves norueste”, que no le dio lugar de aferrar las Velas, y le llevó la Gavia y la mesana, que se hicieron pedazos; y como los golpes tan fuertes que éstas daban hacían temblar el Palo mayor y menor con todo el navío, con tal fuerza que veían que el Navío se había de abrir e irse a pique:

Y después de arriar el trinquete y el foque de fuera, quitaron una boneta o un rizo de la vela mayor, y se pusieron a la Capa pensando que abonanzaría el tiempo; y con mucho trabajo pusieron una contra para el resguardo de la Vela Mayor, de modo que el viento la llevara:

Y el viento, en vez de abonanzar vino a más, y con tal fuerza que no se podían entender lo que hablaban unos con otros; y la mar muy grande, que cada golpe les

salvaba el navío de parte a parte, de modo que cada momento estaban creyendo que los sacaría fuera del Navío, y con la fuerza del “rollón” y mucho trabajo del dicho Navío se corrió mucho fierro a la banda de Estribor, de modo que la referida “Boleta” (Galeota) estaba toda tumbada sobre dicha banda de estribor:

Y reconocieron que el Navío, por este accidente y su mucho trabajo, descubrió mucho agua, y que por esto resolvieron usar el trinquete para arribar en Popa; y cuando empezaron a izarlo de sí propio, con la fuerza del viento; y estando el dicho navío tan tumbado, subió arriba de todo, faltando escotas y todos cabos con que le tenían sujeto; y estando arriba se hizo pedazos contra los estais y Palo mayor, y queriendo cargarlo con fuerza de molinete, faltó la cargadera y se hizo mil pedazos; y el navío descubrió mucha más agua:

Y entonces, para hacer arribar el Navío, pusieron un foque al Bauprés y se le llevó el viento, la primera vez las escotas, y volviéndole arriar se le pusieron otras escotas dobles y mucho más gruesas; y volviéndole a izar, entonces el Navío arribó y se cargó la vela mayor:

Y estando arribados en popa cerrada, se llevó el viento otro foque, y se mantuvieron corriendo en Popa a palo seco, no sabiendo a qué rumbo porque los compases se viraban sin cesar, achicando el Navío con dos Bombas hasta las ocho de la noche:

Y viendo que no podían vencer el agua sólo con dos Bombas armaron otra, toda la noche y el día daba a ellas así la tripulación como los pasajeros, y con todo no podían vencer el agua:

El nueve dicho, al romper el día, el viento se moderó algo, pero encontraron tres pies de agua en la Bodega, por lo que temieron irse a pique; y con este recelo prepararon la yola y bote, metiendo velas, remos, y alguna provisión, para escapar las vidas, haciendo con el Navío toda fuerza de vela:

Y a eso de la siete u ocho del día, dieron vista a este dicho puerto, que los moraba (demoraba) al sur poco más o menos seis Leguas, yendo en busca de dicho Puerto; pero como el Navío se hallaba entre dos aguas andaba muy poco:

Y a eso de las diez, se resolvieron de abandonar dicho Navío, y pusieron los aparejos de los Botes para escapar las vidas; pero como la marcha era todavía tan grande, temieron también en dichos Botes de perder las Vidas, por lo que determinaron quedar en el Navío hasta que les pareciera se iba a pique, nunca abandonando las Bombas, y encomendándose a Dios.

Hasta que por permisión de la misericordia Divina llegaron con el dicho Navío a la Punta de Sardinero, donde tiraron cuatro cañonazos y Banderas de socorro, esperando con asistencia de salvar Vidas, Navío y hacienda:

Y estando cerca de la Isla de Mogro (hoy impropriadamente de Mouro), vino una Lancha y le hizo señal al Capitán de ir a fondear a la Concha, dando a entender que era plena mar, a lo que respondió el Capitán que no podía, que tenía cinco pies de

agua en la Bodega y no podía fondear con el Navío, de temor de irse a pique, pero que sí sólo vinieran arriba a ayudarle a achicar las Bombas o a manejar las Velas:

Y sólo se embarcó uno, y dos de los pasajeros saltaron en la Lancha, y uno de ellos cayó al agua y le recogieron, y se dejaron gribar (derivar) por la popa del Navío e izaron una vela y vinieron siguiendo; y entonces dicho Capitán como los pasajeros, los llamaron que por Dios vinieran a Bordo; y el que se había embarcado, estando en la toldilla de la Cámara el Capitán y pasaje, le suplicaron por el amor de Dios dijera a sus camaradas de venir a bordo, aunque no fuera más que con cuatro hombres que achicaran las Bombas hasta que maniobraran sus Velas:

Llamándolos diferentes veces no quisieron venir; entonces le preguntó el Capitán y pasajeros a dicho hombre donde habían de ir con el Navío, y les respondió que vendría un Piloto nombrado, y que él lo había de decir; a lo que se le preguntó dónde estaba ese Piloto; y le respondió el Capitán que estaba en la segunda Lancha, que luego vendría, la que estaba de la banda de dentro la punta:

Y habiéndola avistado, fue llamada y rogada viniera a asistirlos, a lo que se acercó y le preguntaron al Capitán cuánto les había de dar, y entonces pidieron un peso cada hombre; a lo que satisfizo el Capitán que se le daría, y más como le ayudasen a maniobrar el Navío y conducirlo a donde no le ofendiera el mar:

Y entonces embarcaron dos hombres más, y el uno ayudó a dar a la Bomba, y el otro a echar el Ancla fuera la una del costado; y entonces el Capitán empezó a gritar o mandar se brazearan las Velas y hacer maniobra para montar el Puntal, lo que ayudaron alguna cosa, y llamaron a los de la Lancha, los que vinieron a Bordo, y pareciendo al Capitán que venían a asistirlos fue lo contrario, porque los que se hallaban a Bordo saltaron a la lancha, se desatracaron y abandonaron:

Y viendo lo referido, un Pasajero nombrado Don Martín los llamó y les expuso que pensasen que eran Cristianos y que no eran ningunos Bárbaros para abandonarlos en el estado que se hallaban; y respondieron que el Navío iba a dribar sobre Piedras y que allí se irían a pique:

Y los pasajeros tomaron más miedo, haciendo la gente de la Lancha de nosotros mil escarnios, a cuyo tiempo el Capitán les dijo que ya que no querían favorecerles en nada, que por Dios les echara los pasajeros en tierra, lo que no quisieron ejecutar:

Y entonces, viéndose el Capitán sin asistencia alguna de ellos, y viendo que estaba ya encima la costa, arribó a vararlo más alto que pudo y fondeó con un Ancla grande:

Y viendo se iba el Navío totalmente a pique, arriaron del cable y la mar fue echando a la costa, donde al instante se caló dicho Navío; todo lo que vieron los Pilotos y se reían los unos con los otros en su lancha, por lo que los marineros del Navío pidieron Pólvora al Capitán para cargar un Pedrero y tirar sobre ellos, viendo que les hacían escarnio del trabajo en que se hallaban:

Y sin querer tomarlos se fueron con su lancha a la barra de este Puerto, y se quedaron en el dicho Navío espantados y suspensos de la tan mala acción que los hicieron las Gentes de las Lanchas; y si otra Gente de este puerto hubieran querido ayudar, subiera más arriba el Navío y no tuviera la contingencia de haberse puesto a pique de perder su carga y tripulación.

Y con asistencia e intervención del Señor Don Joaquín Fernández Velarde, Juez de Marina de este Puerto, con las providencias dadas del Alijo de la Embarcación y trabajo de la Gente, se ha podido traer la embarcación al Muelle de esta Ciudad, donde se halla.

Y porque en vista de lo que deja expresado y que le ha ocurrido, hizo protesta contra el mar y vientos, para que en ningún caso todo de lo que lleva hecho expresión, que no pudo por falta de escribano a su Barco ponerlas por escrito, y que había protestado hacerlo siempre que llegara al primer puerto:

Con cuyo motivo y usando de dicha protesta, ahora, ante el presente escribano, hace y ratifica las mismas, una, dos, tres y las más veces en derecho necesarias, a presencia de Dile Aves, Enrique Cansen, y Tabea Tobía, piloto, carpintero y contraamaestre (y carpintero), Don Miguel Martín de Miranda, Félix Álvarez y Joseph de Nieto, Pasajeros en dicho Navío. “



AÑO 1770

FRAGATA “LA HENRRINETTE”

Varada

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Guiraut Imbert

Origen - Destino: Burdeos -

Carga: Vino, harina, carne, y otros géneros

El día 24 de febrero de 1770, comparecía en Santander ante el escribano de Marina, Don Guiraut Imbert, capitán de la fragata nombrada “**Enriqueta**”, de Burdeos, quien por medio de Don Santiago Blanco, Intérprete de Lenguas del puerto, manifestó lo siguiente:

“Que con carga de vino, harina, carnes y otros géneros, había levado el Áncora delante de Burdeos el día diez del corriente mes, y que fueron a fondear al fondeadero de Bacalan, hasta la mañana del día siguiente once que aparejaron y dribaron al fondeadero de Monferran, hasta la mañana siguiente:

El día doce hicieron la travesía del paso y fondearon en el fondeadero de la Granja; hasta el trece dicho, que a las cuatro de la mañana se les rompió el cable de la “Jusente” (reflujo, vaciante de la mar), poco más o menos a cuarenta brazas de su entalingadura, la cual Áncora estuvieron obligados a abandonarla, no habiendo podido “draquearla”:

Y el día siguiente, catorce, llegaron sin algún otro accidente a Blaía, donde tomaron a Roquillet, Piloto de dicho Lugar, con el que aparejaron la mañana siguiente, quince, habiendo pasado la pasa de Blaía, los vientos por el “Es-Norueste” bien fresco; habiendo dado fondo a la noche debajo de Royan; hasta el día siguiente, diez y seis, que aparejaron a las siete horas, haciendo derrota para salir de la Ría por La Grave; y a las nueve el dicho Piloto los dejó, estando enteramente fuera de peligro:

Y desde entonces el viento se acalmó, quasi muerto, que apenas el Navío se podía gobernar, y a las doce marcaron la torre de Cordoban al “Es Nordeste” y su “laque” al “Es Sueste”, haciendo la Proa al “Ueste” cuarto al “Norueste”, continuando los vientos de muy frescura, desde “Susueste” al sur, hasta las seis de la tarde los vientos afrescaron al “Sudueste”, la mar muy alta, con apariencia de mal tiempo, lo que visto aferraron todas las velas menudas y tomaron un Ris (Rizo) en cada gavia:

La mañana del diez y siete, al levantar del sol, fueron obligados izar el Velacho, quedándose con las dos Velas mayores y la gavia. Soplando del “Norueste” al “Norueste” cuarta al Norte, hasta las ocho de la noche, que los vientos saltaron al “Norueste” tormentoso, habiendo seguidamente cargado y aferrado la gavia, y por lo contrario cargaron la vela mayores por “lof” (barlovento) con el Trinquete, y no pudieron sobre el Bordo del “susueste”, que difícilmente previnieron, y no fueron con el socorro de los aparejos con lo que arriaron las mayores, lo mismo que para

cazar las dos escotas; las cuales dicha mayores no fueron enteramente bien establecidas:

Que a las diez horas, y el viento con aumento y violencia, con apariencia de un gran viento y un tiempo muy malo, y como la necesidad indispensable donde estaba de hacer portar o arrastrar a dicho Navío las dos mayores, no estando más que a quince o diez y seis Leguas de la Tierra, no dejaron para orientarnos bien, trincar cocina y Bote, de meter ayuda falsas amuras, falsas escotas y falsas “Bacas”, reesforzar las drizas mayores, las cuales precauciones fueron bien necesarias:

Habiendo pasado toda la noche sin que ninguna persona se “haiga” acostado, siempre ocupados en la bomba o a remediar la amura mayor, que los había “rompido” el bauprés, estando así furioso que los golpes de mar no cesaban de lavarlos de popa a proa:

Y la mañana siguiente, diez y ocho, el tiempo les pareció estar más animado y continuaba tan violento que dicho Navío se recelaba apenas, y los golpes de mar reiteraban y los ahogaba hasta la toldilla de popa, y los trancaniles de Babor estaban siempre debajo del agua, estando la Borda siempre debajo del agua desde la Jarcia mayor hasta la Proa, por lo que los hace temer de averías por algunas costuras, tanto del costado como de cubierta &:

Los vientos se les entraron constantemente a variar y atormentar del “Nou Norueste” hasta el “Ves Norueste”, con granizos que caían de una violencia que el Navío fatigaba cruelmente, y en los granizos y fugadas el Navío no podía relevarse, y los trancaniles de la Banda de dentro siempre estaba metidos debajo del agua, capeando siempre del “Susueste” al “Sudueste” cuarto al “Veste”, y ni nada de apariencia de mudar el tiempo, bien al contrario, pasaron la noche del diez y ocho a diez y nueve más cruel que la precedente; y las amuras y gasas de poleas de escotas mayores y trinque y bastardo les faltó:

Y en el día se apercibieron que los golpes de mar los habían llevado los montantes a estiba; así bien, las alas de Proa de la amura, y esta y tajamar estaban muy movidas, pues todo los amenazaba de faltar; así bien, la trinca del Bauprés, que observaron por el Juego que no podría sostenerse mucho tiempo, lo que los metía en una grande perplejidad:

No obstante, no tuvieron otro remedio que tomar paciencia, trincaron tanto que pusieron la figura por el cuello con diferentes cabos tesados de estribor a Babor, a fin de conservar el “derrastro” de la Pérdida, lo que no pudo ser sin que el Resto no siguiera; y los metió en el caso de desarbolar, pasando el día muy inquietos sobre la pérdida de dicha figura, alas y Tajamar, que se les fue, y sobre la violencia y “crudez” del tiempo, que no los marcaba todavía ninguna mudanza:

El día del diez y nueve, con la continuación del mismo viento, por la noche les ha sido mucho más desagradable; los golpes de mar, habiéndoles todavía más “tracaceado”, habiéndoles venido la Mar más grande:

Avistan Cabo Machichaco.

Y la mañana del día veinte, al salir del sol, los granizos aparecieron con el viento a menos, y una abundancia de agua y Bruma y cerrazón que les continuó hasta las nueve de la mañana, que tuvieron conocimiento de Tierra por la proa, y que juzgaron era el Cabo de Machichaco, distancia como de seis leguas; pero la bruma vino tan considerable, que absolutamente podían conocer la tierra, e hicieron maniobra para cargar la vela mayor, habiendo arribado “lof” por “lof” debajo el trinquete, poniendo el Bordo a la Banda de fuera, la Amura a Babor, capeando al “Nordeste”; y establecieron las dos mayores esperando que el tiempo fuera claro, el viento había mucho abonanzado, pero tan “brumao” que la tierra no apareció, “tuviendo” el Bordo fuera:

Hasta medio día, que habiéndose aclarado el tiempo conocieron el Cabo de Machichaco en el “Sudueste”, habiendo revenido la rota en tierra, acercándonos a distancia de dos Leguas, donde dispararon un cañonazo poniendo Bandera rolla; habiéndoles ido a Bordo una Lancha llena de gente del que subieron dos hombres que se dieron por Pilotos para pilotarlos al Puerto del Pasaje, con los cuales se convinieron de pagarles cincuenta Pesos fuertes, haciendo al instante derrota para dicho Puerto del Pasaje:

Avistan el Puerto de Pasajes y no pueden arribar.

Y el siguiente día por la mañana, veinte y uno, se encontraron delante del citado Puerto, distancia de cuatro a cinco Leguas, los vientos “Vestes” poco fresco, presentaron la Proa sobre el dicho Puerto, todas las velas fuera, las amuras a estribor; hasta las nueve, que el viento afrescó corriendo hasta el “Sudueste”, lo que nos obligó de meter al instante todas las velas menudas, y también tuvieron obligación de Girar las gavias:

Y el viento, habiéndoles venido tan violento que tuvieron mucha pena, pues el Bras del Velacho, y sobre las dos horas después del medio día, el viento saltó con fuga al “Vesnorueste”, presentaron la Proa al Norte y “Veste” cuarta al Norte, habiendo sus dos Papahígos, la Amura al Babor, y el Viento continuando recio, hasta el poner el sol, que aclamó, juzgaron a propósito de aparejar las gavias, porque en el caso que el viento hubiera cedido, de continuar por el “Ves Norueste” hubieran subido la Ría, estimando que la rota los hubiera podido valer el “Nor Noroeste”:

No estaban más que diez leguas de la costa de Arcajona (Arcachon), amenazados ya de la pérdida del Tajamar, figura y trincas del bauprés, los hacía temer bien “seriosamente”, lo que obligó a la necesidad de pedir que hicieran una promesa, a lo que todos cooperaron juntos, continuando la vía del Norte cuarta el Nordeste y Nornordeste, la amura a Babor y las cuatro principales con un Ris en cada gavia.

Hasta el día siguiente por la mañana, a la una y media, que el viento saltó de golpe gran fresco y les marcó las Velas sobre los palos, que dio mucha pena abrazearlas en lleno al instante, que estuvieron aventadas; establecieron las dichas cuatro mayores, la proa el “Veste” cuarta del “Norueste” para zafarse y desviarse de la tierra de Arcajona:

El Navío fatigaba mucho por los grandes desbalances, lo que los hacía temer por el tajamar y “verinca”, y que sobre las dos y media de dicho, se apercibieron que el tajamar había faltado, y fueron obligados para desembarazarse de la figura y tajamar, cortar los barbiquejos y con un farol viejo vieron que las trincas del bauprés habían faltado, y ésta fatigaba mucho continuamente, lo que les hace temer no esté rendido, dirigieron la derrota para ir a buscar el Cabo de Machichaco, los vientos continuaron del Nordeste bien fresco:

Entran de arribada en Santander.

A fin de que nuestros Pilotos pudieran reconocerse y conducirlos a este Puerto de Santander, se decidieron de venir de arribada para repararse, y a las cuatro de la tarde entraron recibiendo un Piloto del Puerto que le fue embarcado, habiéndoles hecho fondear cerca de un Banco el viento acalmó y no pudieron vencer la jusente y ser de noche, el dicho Piloto les aseguró que el día siguiente los subiría más arriba en un buen fondeadero, pero le fue imposible de efectuar su designio dicho día veinte y tres:

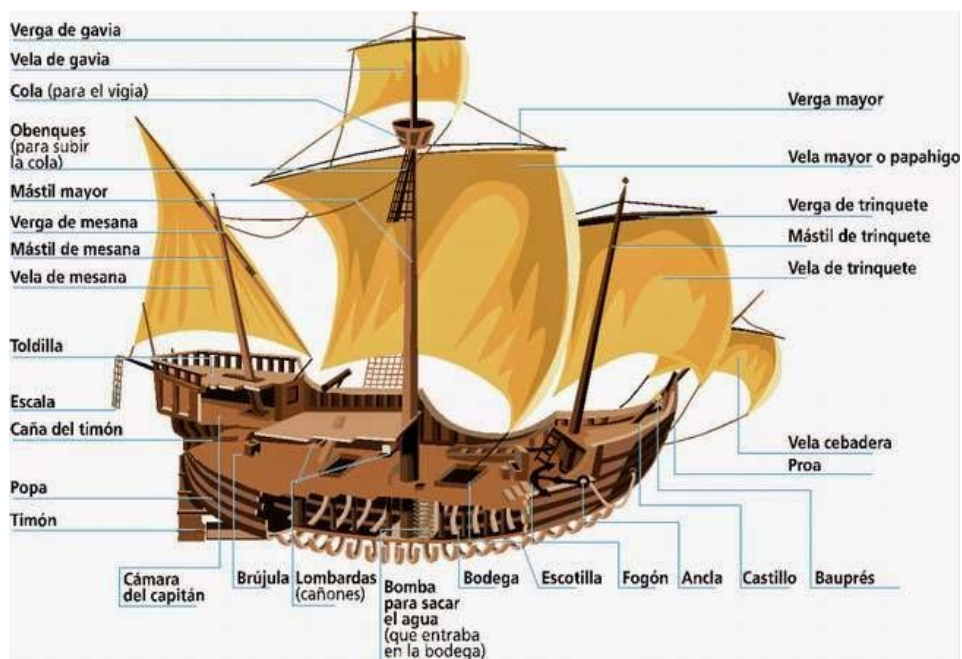
Fondeo y varada.

Viendo que ventaba tormenta del “sudueste” los hizo fondear con dos Áncoras y bastante cable estable, pero la fuerza del Viento que hizo durante la noche los hizo garrear con las dos Áncoras en Barba, y tuvieron la desgracia de varar sobre un Banco de Arena muy duro, a las tres de la mañana del veinte y cuatro era directamente plenamar y el agua por lo consiguiente vino a perder, nos apercibimos que el limón fustigaba mucho y rompió su Barra al ras del ojo, y han hecho con su cabeza saltar en la toldilla de arriba dos tablas de cubierta, y arruinado las puertas con sus vidrios nos hemos negligido alguna para tener buen socorro:

Y en consecuencia el Señor Loostalett, Negociante, a quien nos hemos consignado, y el Señor Blanco, anciano Capitán del Navío e Intérprete, han venido a Bordo y nos han sido bien útiles por haber hecho maniobrar prontamente los Pilotos y Marineros, con los cuales no hubiéramos podido entender, por lo que estos dos señores nos han ayudado mucho habiéndolos además procurado las gentes y Chalupas necesarias, y tendieron calabrotes, &, las que se amarraron sobre las peñas en tierra:

El Navío en la bajamar estaba en una situación la más triste, tenía su Popa en seco totalmente hasta su mitad, y su Proa estaba en canal "anzoragada" bajo del agua hasta la serviola; por la banda de Babor el Navío estando tumbado mucho a la Banda del sobre el dicho costado, el Bote estaba todavía sobre su cubierta; esta situación nos hacía más temer que no podían achicar la Bomba ni saber el agua que tenía dentro, entendiendo que estaba cogida y pendiente en su Proa, juzgaron a propósito de dejar subir el agua y dejar enderezar el Navío, antes de tocar en nada de dentro podido contribuir a fatigarle con los Vaivenes que se hicieron menos:

A media marea el Navío se enderezó y entonces poner el Bote fuera lo mismo que una Partida de cargar las barricas de Harina de la Popa, e hicieron sondar cuando el Navío enderezó y le encontraron cuarenta y pulgadas de agua que tenía en la Bodega; al instante pusieron una partida de gente a las Bombas y se apercebieron que alguna era negra y los hace temer de averías a la cargazón, principalmente los vinos: y a la una de la tarde fue cuando el Navío flotó, y que habiendo hecho las estachas sobre el cable salimos de encima el Banco quedan estachas y sobre una Áncora hasta las tres que la marea plenamar aparejaron, los vientos al Norte con el trinquete, sobremesana y ésta, y Lanchas para remolcarlos:



Y fondearon en un grande fondeadero, donde los aseguraron estarían muy resguardados, y al instante hicieron llamar a la Bomba quedando achicando una hora de Intervalo, e hicieron funcionar dicha Bomba, habiendo encontrado que el agua había crecido en diez pulgadas, lo que los hace temer que dicho Varamiento puede haber hecho cargar los escarpes de la Quilla, porque antes del dicho accidente el navío no hacía de Agua. Y en cuyos pasajes y accidente referidos se les han perdido y malogrado los efectos siguientes =

Averías en el navío.

Dos Vergas de Juanés de mayor y menor que estaban prolongadas Y amarradas sobre la Lancha, y rompida por los fuertes envites de la vela mayor, cuando se cargó a la vista del Ferrol chafardetes y briosles de la Vela mayor, que se rompieron y enteramente fuera de servicio alguno.

Chafardetes y Crisoles de ambas Gavias// Driza, Anillos, cargaderas y estays del foque y Trinquetilla, así bien Rompidas por la fuerza del tiempo y cuando las escotas.

Faltaron ciento y veinte Gallinas ahogadas en sus Gallineros, y el resto muy malas// Dos Puercos ahogados y dos más malos que murieron en dicho tiempo// Dos carneros ahogados y otros dos muy malos los que estaban en la Lancha.

Una pieza de tornavía cortada y empleada para las amarras. Y falsas escotas de Velas mayores// Dos piezas de seis Hilos //... Hilos // Otro id, empleadas para rebenques de//

Una dicha de Quince hilos para cargas y falsas de//

Una dicha de cincuenta Brazas de Largo y de treinta y seis Empleada para sobrevenir la figura y tajamar // Seis de Meollar de dos y tres Hilos // Seis manojos de Merlín Cuatro dicho de sardinera //

Tres piezas de Guindalesa que se cortó y perdió en la Varadura, como así mismo pieza de Acolladores, una Id. de Treinta y seis Hilos //

Ocho madejas de meollar para ligaduras: las dos Velas mayores muy maltratadas, y notablemente la una mayor que tiene dos “aujeros” que se le hicieron por la violencia del viento:

Protesta de mar.

Y, porque en vista de cuanto deja relacionado, se ha recelado y recela de la que el citado Navío y su carga hayan recibido uno y otra crecida avería, a presencia de la gente de su equipaje hizo Protesta contra el mar y vientos, y ahora la revalida y hace de nuevo doble, para que en ningún caso los que pudieran resultar fuesen ni pudiesen ser de cuenta del citado Capitán, sino provenientes de los malos tiempos y varamiento:

Ante mí, dicho escribano de Marina, hace y ratifica las mismas una, dos, tres y las más veces en derecho necesarias, a presencia de Juan Borcin, segundo capitán = Juan Broca, teniente = Bernardo Germain, piloto = Joseph Feinchenain, contra maestre = Andrés de Rataz, pasajero”.

Petición de reconocimiento del navío.

El día 1 de marzo de 1770, el capitán del navío francés nombrado **“La Enrriette”** de Burdeos se dirigía a Don Joaquín Fernández Velarde, Encargado de las Dependencias de Marina de Guarnizo, mediante la siguiente solicitud:

“Señor:

Don Guiraut Imbert, Capitán del Navío francés Nombrado **“La Henrriette”** de Bordeaux, que se halla de arribada en este puerto de Santander, por haber perdido parte de la proa de dicho su Navío, y haber Varado a su Entrada; puesto a la obediencia de V. S., con el debido respeto Dice:

Conviene a su Derecho y el de sus armadores (por si han asegurado el Casco de dicho su navío y cargamento), se mande reconocer por personas peritas y de la satisfacción de V. S. dicho Buque, a fin de que declaren ante V. S. si en atención a lo que ha padecido, debe y puede con seguridad Exponer su vida y la de su tripulación y hacienda, en el Estado en que dicho Navío se halla, y consiguientemente seguir su viaje; dándome traslado de lo que los nombrados para el efecto declarasen, para tomar lo más conveniente al bien común.

Favor que espera de la Grande Justificación de V. S., cuya vida prospere ="

El Capitán

G. Imbert”

Reconocimiento del navío.

El día 2 de marzo contestó Don Joaquín Fernández Velarde desde el Real Astillero de Guarnizo, que el contramaestre de construcción y el maestro carpintero y galafate, Francisco Legarreta y Bernardo Soroa, hicieran información sobre las averías producidos en el navío, y que de lo que resultare hicieran declaración ante el escribano Somonte.

El 4 de marzo se presentaban en Santander ante Don José Fernández Velarde y el escribano Somonte, los referidos maestros y declararon lo que sigue:

“Dijeron, que habiendo intentado reconocer el citado navío para dar en su asunto el puro dictamen, y que saben por cierta y verídica certeza que dicha Embarcación varó en este Puerto y tocó desde el medio hacia la popa, por lo que con este motivo hacía hasta cincuentas pulgadas de agua, por lo que no pueden hacer formulación hasta que el todo de la carga se saque de dicha embarcación.

Por ahora sólo pueden decir que, habiéndola visto por la superficie de arriba y lo que han podido reconocer, es que se halla faltosa del Tajamar, los brazales, figura de Proa y caña de Timón con sus montantes figurados."

Una vez descargada, procedieron a hacer un reconocimiento completo del estado de la fragata, y de nuevo el 14 de marzo declararon en Santander, en estos términos:

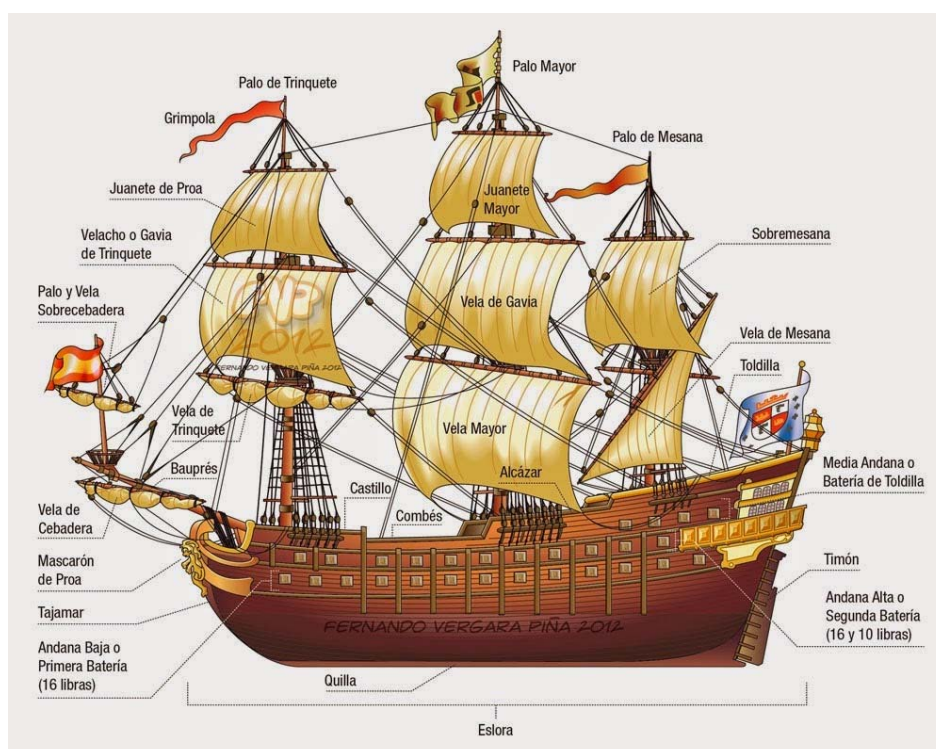
“Que han hallado en ella diez curvas rotas y diez rectas rotas; y que para reconocerlo mejor y hacer composición de lo referido, es necesario poner dicha fragata en quilla para carenarla, y sin hacer dicha obra de ponerla en quilla no pueden asegurar si le falta alguna otra cosa.”

El día 27 de mayo volvieron a hacer la declaración siguiente:

“Dijeron, que habiendo pasado a bordo de la fragata nombrada **“La Enriqueta”** de Burdeos en el día seis del presente mes, halláronla tumbada de Quilla sobre el costado de estribor, el que repararon;

Y que el veinte y cinco de dicho mes volvieron a dicho Bordo, y en ambas vistas han reconocido la quilla de dicha fragata por los dos lados, reconociendo que la falsa estaba muy dañada, hendida y rajada, y parte de ella había saltado, por lo que no podía servir:

Y que los estribos de la quilla al codaste y a proa del branque estaban rompidos, y la costura primera de la quilla estaba abierta, así como la del codaste y branque y escarpas de la quilla, la que se halla arqueada de cinco pulgadas:



Así mismo, tres baos y dos soleras “rompido” todo, lo que es motivo, juzgan, que dicha fragata forzoso en su tratamiento en esta ría; y lo confirma el haber reparado cuando se le quitó el emborno, que había escupido fuera de sus costurones las estopas, especialmente en las de los escarpes y costado.”

Por último, el 27 de junio se presentaron en Santander ante el escribano de Marina, el capitán Guiraut Imbert; Juan Pourrin, segundo capitán; Juan Broca, teniente; Bernardo Germain, pilotín; Joseph Trinchena, contramaestre; y Andrés Rataz, pasajero, todos de dicha fragata, y por medio de Don Santiago Blanco, intérprete de lenguas del puerto de Santander:

"Dijeron unánimes y conformes, Certificaban que desde el Quince de Marzo que el navío quedó amarrado a cuatro amarras en el Puerto de Guarnizo, para hacer las reparaciones de las Averías sufridas en el mar, y del Varamiento que el navío también ha sufrido, y que en consecuencia han dispuesto todas cosas para hacer una carena como lo exigía la necesidad del caso.

Y que no habiendo Pontón en dicho Puerto, estuvieron en obligación de servirse de un Bergantín, en el cual hicieron a modo de Grillaje con maderos para amarrar los aparejos Reales de carena, siendo la poca fuerza de los Baos de dicho Bergantín:

Y para el cual dicho Grillaje ha habido menester diferentes instrumentos de fierro y cordaje para amarrajes y ligaduras, y han estado retardados por el mal tiempo, que los ha estorbado de poder trabajar, nos previnimos a virar el navío en Quilla sobre un costado estando el seis de Mayo, y sobre el otro costado el veinte y cinco dicho, donde vieron y reconocieron que:

La falsa Quilla estaba hendida y carcomida, parte de ella saltada y fuera de servicio, y también los Arcos de fierro de la Quilla al Zápate del Codaste de Popa, como del Branque a "Proba", que se ha encontrado "rompidos", y las Juntas de la primera costura de la Quilla estaban totalmente abiertas, así bien en los escarpes de la dicha Quilla al talón del Branque.

Y que la Quilla, se ha encontrado en su medio cinco Pulgadas Arquedas, y que cuando quitaron el forro viejo reconocieron que la estopa estaba "albentada" fuera de las costuras de su Plamajer, y principalmente en los escarpes y en los de las "Zintas" que las costuras también habían abierto.

Lo que mete en evidencia que el navío, habiendo forzado a su varamiento, y que en del aviso de los constructores han estado en obligación de meter deferentes cabillas a la Quilla, de fierro, de fuera para dentro, reemplazar dichos arcos de fierro y su falsa Quilla, todo nuevo; y que han "neglijado" de sus atenciones para hacer una carena de la manera más sólida, y también han Reemplazado el tajamar figura de sus alas curvas, y generalmente todo lo necesario para la "Prova".

Así bien, los montantes en escultura a los coronamientos, como cambiados en la Bodega, Frei, Baos, el contrabranque, dos travesaños nuevos, Diez curvas que también, y diferentes otros trabajos Indispensables a las reparaciones de sus averías, y una carena que ha durado unos meses.

En la Cual, sobre la dicha carena se han empleado y puesto en servicio diferentes maniobras y cordaje, y otros utensilios del navío, que se hallan fuera de servicio en partida y otros usados; así bien, diferentes artículos de perdidos y "rompidos", de los cuales han estado obligados de reemplazarse, a saber =

Repuestos colocados en el navío.

Una pieza de Jarcia nueva de cuatro y medias Pulgadas, puesta en servicio para amarrar en tierra de todo largo Para contratener el navío =

Dos escotines de Gavia de cuatro Pulgadas, para servir las Guías del navío; dos dichos de Velacho a tres y tres cuartas Pulgadas para "patarrais" al Palo trinquete, "ostagas" y Drizas de Gavias; y trapas de tres pulgadas, y las velas de veinte y siete, filásticas, escotas de Velas mayores para amarrar aparejos Reales de carena = El Pico y driza de mesana para trincar la cocina =

Los Braces y amantillos de Vergas mayores para las Portuguesas; los Braces y Amantillos de la Gavia de veinte y cuatro filásticas para obenques al Palo, que servía achicar la Bomba =

Las Dos Vetas de aparejos Reales de treinta y seis filásticas para amarrar las Fotas =

Las Dos Vetas de aparejos mayores, para hacer las amarraduras de Pipas, de Quince filásticas =

Seis pipas puestas en el agua para sostener la flota =

Los masteleros de Juanetes y Astas de Banderas; seis tablas de pino para dicha flota; seis dichas de tres y medio Pulgadas; una Idem de a veinte y ocho pies de largo y dos pulgadas de grueso; un "Guambaleta" de roble "rompido" empopando =

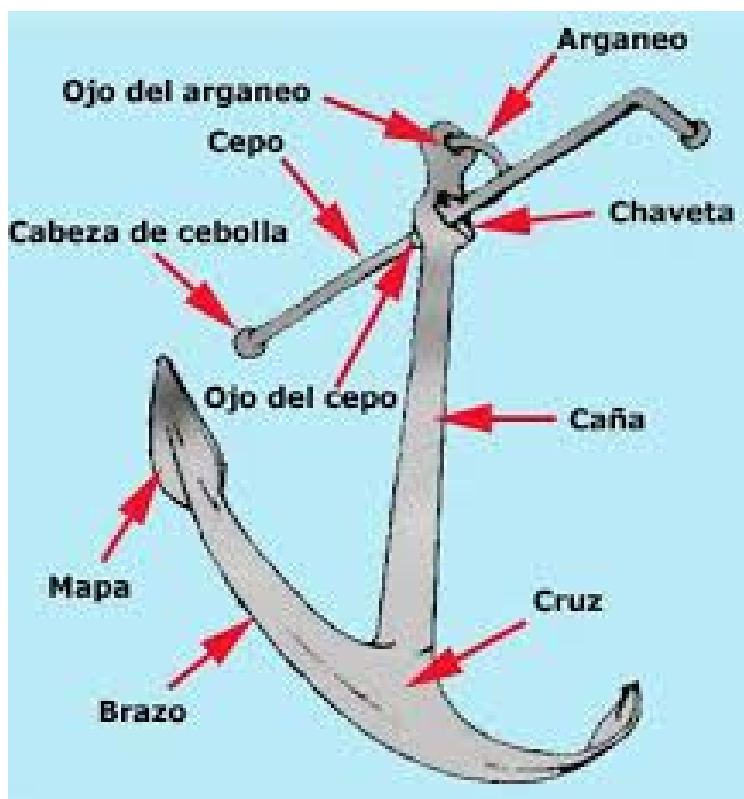
Un Barril de Alquitrán consumido en dicha carena, otro de sebo, una amuela de afilar para los carpinteros, dos mandarrias Cuadradas, una dicha Puntigada, un Pasador de tres pies de largo y media Pulgada de Grueso; una trinch de madera grande, dos dichas Pequeñas, un martillo de Bombas, uno dicho con dientes grandes, Dos barrenos con cinco Pulgadas, una dicha de caña:

Cuatro pies de cabra que se han perdido en dicha carena; treinta varas de forros para servicio de las Plumas; diferentes poleas de aparejos de encapilladura, Bigotas, motones de Vergas de Gavias de sus Brioles, y amuras de Velas mayores Bastardas con sus Peras de racas, guarda cabos de madera y patascas, anillas guardacabos, y ganchos de fierro, todo "rompido" en la mar, y venido mientras la dicha carena fuera de servicio, capas de escotillas de Palos, y calzón de timón que se han "rompido" enteramente fuera de servicio.

Los cuales dichos artículos como también tres curtidos de Beceros, se han emplazado lo mismo que su grampín de Bote que se les rompió al Varamiento del navío "diendo" (yendo) a Guarnizo, además de sus velas, habiendo salido de las Vergas mojadas, falta haber tenido buen tiempo para hacerla secar, los han de transportar en el Almacén donde estaba la mayor partida de la cargazón:

Examen de las velas.

Y habiéndose apercebido que dichas velas estaban recalentadas, y estando de otra parte las solas velas de confianza que tenían, y las cuales eran nuevas a la partida de Burdeos, han Juzgado a propósito de pedir Capitanes peritos nombrados de oficio para examinar las dichas velas, y de declarar Jurídicamente en el estado que podían hallarse:



Y que en consecuencia, al catorce del próximo mes pasado se nombraron tres capitanes, que después de haber examinado y visitados las dichas velas, declararon que éstas habían desmerecido de la mitad de su primer valor; y que hoy en día no se podía tener ninguna confianza en dichas velas, lo que les ha hecho tomar el Partido de hacerlas nuevas; consistiendo en cuatro velas mayores y la mesana, y que lo mismo sus Cables muy pelados y rollados, maltratados por las Cabillas del tajamar y por las abrazaderas de abajo:

Previnieron a su tiempo al armador el Señor Derattriz, porque los enviase otros dos, pues que no los había aquí, los cuales cables han recibido, y proponen hacer antes de su partida una venta Judicial de dichos cables, velas y otros artículos que han estado en el Caso de reemplazar, y que, en fin, estando enteramente de los trabajos de carena, han seguido cargando en el dicho Puerto de Guarnido (Guarnizo) noventa toneladas de Vino, Carnes y fierro.

Géneros recuperados en los almacenes.

Y que el Doce del presente mes levaron sus anclas y partieron de dicho Guarnido sobre las seis horas de su mañana, habiendo nombrado a Antonio Boo por piloto y cuanto ha sido posible las dichas Harinas, donde se encontró dos Barriles de mermas y lanchas para atracarlos.

Y que sobre las diez horas de dicho se amarraron a la Gira en la bahía de Santander, y que de seguido han trabajado a retomar nuestra cargazón que estaba en Almacenes de la dicha ciudad de Santander, donde han hecho hacer el "rebataje" y reparaciones que los ha sido posible, la cual había sido desembarcada en un mal estado, principalmente las carnes que pedían en todos los demás artículos de pronto socorro y que han podido dárselo:

Que en este último tiempo falta podido encontrar flejes de Arcos y mimbres en Santander, y que el cual ha sido la causa que no han recibido aquéllos, habían hecho pedir en los primeros días de su arribada, a Bilbao y San Sebastián, y que sobre último de mes de Mayo, no viendo venir flejes y temiendo una pérdida total de este artículo, han enviado por diferentes veces un hombre a la Montaña, a diez leguas, para mandar hacerlos de Avellanos:

Y viendo que el tiempo de retomar su carga se acercaba, y que Efectivamente el dicho expresó después de muchos trabajo los acompañó o "trujo" dos millares, los cuales emplearon al rebataje de dichas carnes que están sufriendo de mucho tiempo, por falta de salmuera, por lo que han su transporte de Almirantazgo y de peritos para reconocer el Avería y la alteración sobrevenida a las carnes que el largo tiempo habían ocasionado, donde reconocieron el número de Doscientos cincuenta Barriles, y veinte dichos conteniendo Barril de Harinas que estaban muy averiadas, habiendo una "cosura" muy fuerte negra y cana:

Las cuales dichas carnes y Harinas fueron contramarcadas AN y han de seguido hecho trabajar a beneficiar tanto, que sobre la partida que se encuentra por ese medio reducida a ciento y diez Barriles; y que en fin, la ha ido Rabatida y rehinchida al Instante los flejes, mimbres, y clavos llegados de Bilbao y San Sebastián, que en el que lo viene muy Inútil:

Los cuales harán vender con todos los demás efectos, toda vez que después de habernos reemplazado de Setenta Paquetes de sus propios flejes, de seis millares de mimbres y un Barril de clavos que ha consumido, el que tenían para el viaje todas estas cosas:

Habiendo sido hechas para mayor brevedad y correr la más prisa las dichas mercaderías, se la cargaron, pues han pasado un rehenchimiento sobre la partida de Setenta y una y cuarta toneladas de Vino tinto, cinco barriles de sal consumida en hacer Salmuera para las carnes, y Barriles de tocino.

Y que según las órdenes del Señor Pohit se han hecho rehenchir su partida de vino blanco a ocho Barricas y sesenta y tres y medias Barricas, sobre la cual partida se ha distribuido en rehenchir Dos medias Barricas:

Y que lo mismo el dicho Capitán hizo también acondicionar y rehenchir su partida de noventa y ocho barriles de Aguardiente, y que se necesitó cinco barriles para rehenchimientos sobre dicha partida:

Y lo mismo la partida de treinta barriles de vinagre, sobre la cual partida tampoco se emplearon para rehenchimientos tres barriles, los cuales y que se ha apercibido que en Almacén:

Y que lo mismo el Azar, habiendo hecho que se apercibieran de una caja de Parasoles que pertenecía al citado Capitán, demostrada había sido mojada, la cual la desfondaron y vieron que el agua había penetrado hasta dentro; y que de los treinta y seis parasoles que la dicha Caja contenía, no se encontraron más que dos muy averiados; el tafetán estaba totalmente manchado, picado, y mismo podrido; y que los demás no tenían más que un poco de humedad; lo que les hace temer que podría haber otras averías en muchas otras mercaderías, donde hasta el presente no han tenido ningún conocimiento:

Reservándose además, que en el caso que las otras mercaderías, sobre las cuales la Avería no es aparente actualmente, que podrían manifestarse después, y de Europa a la América, de hacer un examen más exacto a su Arribada a la Martinica, al fin de reconocer mejor las alteraciones sobre la calidad que puede haber ocasionado el largo tiempo, y el movimiento del Varamiento, y de la cantidad de agua que reconocía haber entrado en la Bodega de sobredicho navío, y que era suficiente para haber sobrepasado sobre las tapas de las Barricas y barriles que estaban estibadas en la primera andana, lo que podía bien ser que por las dichas tapas podía haber entrado agua de mar, y lo que no puedan saber, y lo mismo de todas otras Averías que pueda haber:

Y en virtud de lo que refieren a más amplias verificaciones sobre Generalmente todas sus mercaderías que puedan haber sufrido alguna avería por el desembarco y Reembarco, y que no habiendo podido dar socorros sino Imperfectos y demasiado tardía, los hace temer una perdición considerable sobre las mercaderías de su Cargazón de Harinas enfierecidas, y picadas las carnes sin Salmuera:

Por lo consiguiente alteradas y "avisiadas", así bien de todos los demás artículos que han estado en sufrimientos desde más de cuatro meses, y que mientras dicho tiempo los nombrados Joséph Plasen, tonelero, y Bernardo Germain, Pilotín, los dos de la tripulación de su navío, que estaban destinados para por ellos para dormir en el Almacén donde estaba su cargamento, a fin de velar para el bien y conservación de dichas mercaderías:

Y que como el navío estaba en Guarnizo les nombraron una Posada para ir a tomar sus Comidas, y que dicho Capitán a su arribo a Santander, fue forzado de tomar alojamiento en una Posada, a causa de una herida que tenía en la Pierna Izquierda, el cual accidente le sucedió con el mal tiempo en el mar, que no podía sostenerse:

En la cual dicha Posada fue obligado a continuar su residencia por tener a mano de poder velar a la "rabataje" y beneficio la cargaron, y que este día mantuvieron todos enteramente retirados a Bordo a la reserva, Juan Loirioir, cocinero; Pedro Cantte, Juan Menes, Juan Berget, Pedro Boyreau, Pedro Pratt, Francisco Sotigun, marineros; y Leonardo Galletart, Grumete:

Los cuales ocho hombres se desertaron en los primeros días de Abril, y proponen reemplazarlos antes de su partida, si les es posible de encontrarlos estando enteramente prontos y cargados por entero, y todos los víveres necesarios para continuar su viaje; y que a su arribada a este dicho Puerto tenían ochenta gallinas, dos cerdos, y dos carneros, y algunos días después murieron.

Y para que conste, y ser esta declaración cierta y verdadera, y que pueda repetirse en ella ante quien haya lugar y sea necesario, así lo Declaran ante el escribano de Marina que de ella pueda dar copia o copias que se pida por dicho Capitán, para los efectos que importan; lo que firmaron ante dicho Intérprete, y yo el escribano ="

G. Imbert
Capitaine

Pourrin
Second capitaine

Broca
Lientenan

De Rataz
Passager

Germain
Pilotain

Santiago Blanco

Pasó ante mí
Antonio Somonte

GALEOTA "AMELIA DOROTEA" Peligro naufragio

Nacionalidad: Holandesa

Capitán: Deobit Clees Abes

Origen - Destino: Santander - Ámsterdam

Carga: Sacas de lana

El día 23 de octubre de 1770 comparecía en Santander ante el escribano de Marina, Deobit Clees Abes, capitán de la galeota holandesa nombrada "**Amelia Dorotea**", el cual por medio de Don Santiago Blanco, intérprete de la lengua holandesa, manifestó lo siguiente:

"Dijo éste que hallándose sano de quilla y costado, y aparejado de todo lo necesario, había cargado en este Puerto para el de Ámsterdam la citada su Embarcación de sacas de Lanass, y que el día veinte y dos de Octubre a las ocho

horas de su mañana con el viento por el “Ves sudueste”, tiempo claro, la mar bella con su Lancha y piloto de este Puerto salió de él.

Y estando fuera y en franquía despidió el Piloto y Lancha, y habiendo navegado como una Legua al mar, saltó el viento inmediatamente al “Norueste”, con crecida tormenta, que se vieron precisados a ponerse a la banda de tierra y dar fondo con el ánora y cable mayor en el Fondeadero de Sardinero, por la mucha marea de “Jusente” (del francés Jusant: Reflujo, Vaciante de la mar), y no podían entrar; y una embarcación inglesa estaba también dada fondo en dicho sitio con dos Ancas y cables.

Y a eso de las tres de la tarde el citado Inglés cortó sus dos cables y entró en este dicho Puerto, al que favorecieron las Lanchas, lo que no pudieron ejecutar a la citada Galeota, y por pensar que el tiempo se moderaba; y la citada noche, a eso de las diez de ella saltó el viento al “Nor Norueste”, con tormenta, Aguas, Truenos, Relámpagos y mar muy grande.

El día de hoy y en su mañana se moderó algo el viento y saltó más al “Veste”, por la mar muy grande que salvaba la entrada y boca de este Puerto de popa aparte, siéndoles imposible salir para el mar ni menos para adentro de su Barra por haber “jusente”.

Y a eso de medio día volvió a ventar el viento por el “Norueste”, tormenta deshecha y la mar que los quería tragar, viendo lo cual determinaron entrar dentro de este Puerto otra vez, y esta resolución fue viendo que era imposible de virar la ánora y cable a bordo de dicha Galeota.

Y a eso de las dos de la tarde de este citado día, cortaron dicho cable dejándolo en dicho fondeadero de Sardinero, y fueron con el principio de la marea con las dos mayores para dentro de este Puerto sin Piloto ni Lanchas porque les era imposible salir fuera de Barra para su socorro, pero cuando se hallaron dentro de puntas creyendo que de la Bordada que era y aún la Galeota viraría por delante no lo hizo.

Y tímidos de dar a la costa dieron fondo con otra Ancla, la que hizo virar el Navío a la banda del Norte, en que lograron buena fortuna y viraje que fue, como también estando la Mar preparadas dieron de bordo cinco Lanchas de este dicho Puerto con sus pilotos, los que aconsejaron cortasen el otro cable para que sin pérdida de tiempo se “safasen” de las Quebrantas y mares del sitio del Puntal, lo que ejecutaron, y de lo contrario, según la mar y tiempo que había hubiera perdido Navío, Gente y carga.

Y a eso de las cinco de la tarde de este citado día acabaron de subir al fondeadero de esta Ría, lo que ejecutaron con la tercera ancla, habiendo pagado a las citadas Lanchas que los favorecieron treinta y cuatro pesos de a quince reales de vellón, y ajustado el traer las áncoras y cables cortados, pudiendo sacarse, en doscientos reales de vellón.

Y porque en vista de lo que deja expuesto se ha recelado y recela haya recibido averías la carga de dicha Galeota y los gastos y demás ocasionado por la citada arribada de uno y otro a presencia de la gente de su equipaje, hizo Protesta contra

el mar y vientos, para que en ningún caso lo que de uno otro pueda resultar, lo fuese ni pudiese ser de cuenta del nominado Capitán, sino proveniente del temporal de que lleva hecho expresión, que no pudo por falta de Escribano a su Bordo ponerlo por escrito, y que había protestado hacerlo a la entrada del primer Puerto.

Con cuyo motivo y usando de dicha Protesta, ahora ante el presente Escribano hace y ratifica las mismas, una, dos, tres y las más veces en derecho necesarias, a presencia de Sibe Abes, Piloto; Leubertt Cunttes, cocinero; y Federico Janse, Marineros todos de dicha Galeota"



AÑO 1772

SAETÍA “EL SANTO ECCE HOMO”

Naufragio

Patrón: Don Francisco Miró y Armaña

Origen - Destino: La Coruña - La Habana

El tipo de embarcación que nos ocupa era de vela latina, usada principalmente en el Mar Mediterráneo desde la época medieval hasta el siglo XVIII. Era un tipo de galera pero con mayor tonelaje que la galeota.

Tenía un solo puente con dos cubiertas y dos o tres mástiles. De doce a veinte remos por banda y un peso de 100 y 300 toneladas. Poseía dos cañones agalerados tanto en proa como en popa, y ocho cañones pedreros de 25 quintales por banda.

La saetía se utilizaba principalmente para la guerra del corso y el transporte de mercancías y gracias a su velocidad se convirtió en bajel pirata por excelencia.

Conocemos este naufragio por el poder otorgado en Santander el día 19 de enero de 1772, por un pasajero que se salvó del accidente, había dado a favor del patrón de la embarcación para recuperar todos los géneros que llevaba y se hubiesen salvado. Se trataba de Don Vicente Durán, natural que expuso ser de la ciudad de Barcelona, en el Principado de Cataluña, que expuso lo siguiente:

“Que habiendo salido del Puerto de La Coruña en la saetía nombrada **“Santo Ecce Homo”** de Pasajero para el de La Habana, por lo malos temporales precisó arribar a esta costa, e intentando entrar en este Puerto dieron a la Costa en el sitio que se dice las Quebrantas del Puntal, donde por la Justicia de Marina se ha recogido lo que se ha podido salvar de dicha saetía, en la que el otorgante, como tal Pasajero, llevaba algunos géneros para su despacho, como resulta del manifiesto de la carga que se entregó a dicho Señor Juez de Marina. Y



Saetía

por si se ha salvado el todo o parte de lo que llevaba el otorgante, mediante que le es preciso marcharse a dicho Puerto de La Coruña, con este motivo:

Otorga, que da todo su poder cumplido tan bastante como le tiene, de derecho se requiere, es necesario, y sin ninguna limitación a Don Francisco Miró Armaña, Patrón de la expresada saetía naufragada, especialmente para que en nombre del otorgante, representando su misma Persona, derechos y acciones, haya, perciba y reciba todo cuanto se haya salvado de dicha saetía y pertenezca al otorgante, según el citado registro.

Y de lo que así perciba de recibos, cartas de pago y demás necesario; y no siendo la entrega que se haga ante Escribano, le confiere que siendo dado y otorgado uno y otro por el dicho Don Francisco Miró y Armaña, o los sustitutos que nombrare, desde luego las consiente, aprueba y ratifica como si mismamente él la diese y a su otorgamiento lo fuese presente”.

Fueron testigos de la escritura del poder Manuel Senties, Juan de la Sierra y Francisco Peredo, vecinos y natural de la ciudad de Santander.

AÑO 1774

BERGANTÍN “LITCHFIELD”

Peligro de naufragio

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Henarique Commis

Origen - Destino: Bahía de Bulls (Terranova) - Santander

Carga: Bacalao

El día 14 de setiembre de 1774 compareció en Santander ante el escribano de Marina, Henarique (firma Henry) Commis, de nación inglesa y capitán del bergantín nombrado “**Litchfield**”, que con carga de bacalao había llegado a la Ría del puerto el mismo día, el cual ante Don Santiago Blanco, intérprete, manifestó lo siguiente:

“Dijo dicho Capitán, que con dicha carga de “Bacallao” salió de la Bahía de Bulls, en Terranova, para este citado Puerto, a la Consignación de Don Juan Hillq, el día veinte y tres de Agosto del corriente año, con el viento por el “Huessudueste” favorable, y con dicho y con los vientos por el Nornordeste navegó hasta el diez del presente mes que avistó el Cabo de Ortegal, a cosa de las seis de su mañana, quedándole como siete u ocho leguas de distancia al “Esueste”:

Y prosiguió su derrota a su destino, hasta el día doce dicho a las cuatro de la tarde, que les saltó en Viento al “Huesnorueste”, tormenta, tomando dos Risos a la Gavias:

Y a las ocho de la noche aferraron sus Gavias y tomaron dos risos a la mayor y uno al trinquete: a las doce de la noche Viraron en Vuelta de tierra, y se hizo algo de más Vela para reconocer tierra; y a las cinco de la mañana del día trece arribaron

para este Puerto ventando tormenta, la mar m u y grande, al que arribaron a las doce del medio día:

Y que a su entrada dio fondo con una Ancla, para esperar la marea, teniendo Piloto y Lancha a bordo; y a eso de las dos y media viraron a Pique para entrar en este dicho Puerto, y garreando muy sobre las Quebrantas del Puntal, se vio obligado a dar fondo con otra Ancla, arrojando quasi hasta el chicote, viéndose en la obligación de “Inviar” a esa Ciudad a pedir un Cable con su Áncora, un Calabrote con su orinque, y otras estachas para las faenas necesarias, todo lo cual se trajo:

A las doce de la noche, y estando con tres Áncoras por la proa, con todo ésa, por ser la mar muy grande, se recelaron siempre faltasen dichas Amarras, y se perdería dicho Bergantín y su carga:

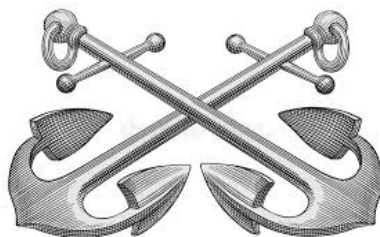
El catorce del mismo mes, a eso de las cuatro de su mañana, acudieron tres Lanchas grandes de este Puerto, bien tripuladas, a darle Socorro para salvar dicho Bergantín y su carga, no pudiéndose suspender las Ancas por la Mar y Viento que había:

Y habiendo a las once de dicho día vuelto el Viento al Norte con moderación, levaron una de sus Ancas con una Lancha, arriando dicho Cable en ella; y las demás Lanchas con dicho Bergantín:

Y a la una de la tarde de dicho día, se hicieron a la vela, siempre asistidos de las citadas tres Lanchas; y a las seis de la misma tarde dio fondo a la Cabecera del Muelle de este Puerto, amarrando con sus dos Áncoras, y halló un cable de su dicha embarcación todo averiado, que se vio obligado a cortar catorce brazas de él; y al que se llevó desde este Puerto, se encontró con dos cordones cortados por el medio, y otras dos rozaduras por los dos tercios.

Por todo lo cual, averías referidas y las que se recela tenga dicho Navío y su Carga, a presencia de la Gente de su equipaje, hizo protesta contra el mar, Vientos y temporales, para que en ningún caso todas las que puedan haber, sean de su cuenta y riesgo, sino provenientes de lo que lleva hecho expresión.”

En iguales términos declararon el piloto Enrique Fothilt; el contramaestre Guillermo Bichop; y el marinero Simón Yusto, todos de la tripulación de dicho bergantín.





AÑO 1777

PATACHE “SAN JOSÉ Y ÁNIMAS”

Naufragio

Nacionalidad: Española

El día 1 de abril de 1777, se personaron en Santander ante Antonio Somonte, escribano de Marina de dicha ciudad, Don Antonio Rodríguez y Don Andrés González Pola, vecinos de las Villas de Gijón y Luanco, quienes manifestaron lo siguiente:

“Que como interesados en la carga del Patache nombrado **“San José y Ánimas”**, que ha naufragado en el Puntal de esta dicha Ciudad en la noche del diez y siete de Marzo; y en virtud del poder que tienen presentado de Don Thoribio Pérez de la Sala y consortes, vecinos de dicha Villa de Gijón, su fecha en ella a veinte y tres del mismo mes y año, que pasó por testimonio de Josef Suárez Llanos, escribano del número de dicha Villa, que se halla legalizado y comprobado de los demás Escribanos de ella, han concurrido al percibo de los bienes y efectos que se hayan podido salvar del referido Patache.

Y mediante que para conseguirlo se hace forzoso dar la fianza correspondiente, en cumplimiento del auto dado por el Señor Don Manuel Ximénez de Carmona, Comisario Real de Guerra de Marina y Ministro principal de esta Provincia de Santander; en el Real Astillero de Guarnizo y hoy día de la fecha:

Otorgan por sí y en representación de los susodichos, que se obligan a volver y restituir todos los bienes salvados que se les entreguen, siempre que salga acreedor que mejor derecho tenga; y para mejor lo cumplir dan por su fiador a Don Juan Laplace, vecino y del comercio de esta Ciudad, quien presente estando dijo:

Que los referidos Don Antonio Rodríguez y Don Francisco Pérez cumplirán lo que llevan prometido, y en caso de no hacerlo lo ejecutará él como su fiador que para tal se constituye, haciendo, como desde luego hacía, de deuda, hecho y negocio ajeno suyo propio”.

FRAGATA “HÉRCULES”

Naufragio

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Alejandro Dubroc

Origen - Destino: Puerto Príncipe - Burdeos

Carga: Azúcar y otros géneros

El 30 de diciembre de 1777 compareció en Santander ante el escribano de Marina, Alejandro Dubroc, de nacionalidad francesa, capitán de la fragata de Burdeos nombrada el **“Hércules”**, que con carga de azúcar y otros géneros dio fondo por el gran temporal inmediato a la barra del puerto de Santander, quien por medio del intérprete Don Santiago Blanco declaró lo siguiente:

“Dijo dicho Capitán haber salido con dicha Fragata en la América, del Puerto Príncipe, el día trece de octubre del presente año, con destino para el de Bordeaux, llevando el rumbo para él y de bocados:

El octavo día, dicha Fragata estanca, sin ser sobrecargada, sino todo al contrario, dando a la Bomba más que a la conclusión de la Guardia por precaución, respecto de haber llevado el mejor tiempo del mundo hasta sesenta leguas del Norte de la Bermuda:

El día diez de Noviembre siguiente, experimentaron una fuerte tormenta de viento violento de la parte del O. S. O., envuelto en lluvias, habiendo seguido a voluntad del tiempo durante cuatro días, sobre el trinquete y las tres andanas de risos sobre la Gavia:

Y con este temporal, la Fragata forcejeando, alargado por sus altos lo que los repetidos golpes de Mar, que los caían a Bordo sin cesar, los obligaron a dar a la Bomba todas las medias horas, con doce hombres cada vez; y dicho día, a las tres y media de la tarde, la verga del trinquete se les cascó por el medio, cuya vela se rasgó, la cual, con dicha Verga pusieron sobre la cubierta:

Y el día catorce, habiéndolo reemplazado con una verga de Gavia y su vela, hicieron ocho días de navegación con tiempo menos cruel, con dicho viento, hasta el veinte del citado mes, que añadieron la citada Verga de trinquete con un Mastelero de Gavia de respeto bien trincado, rateado, y la pusieron en su lugar con una vela de trinquete nueva:

Y en el mismo instante de ejecutado, un segundo temporal con el viento del SO. y OSO. los echó por los 45° O. de latitud Norte, y luego que no fue posible registrar el entre puente, y reconocieron diferentes Barricas de Café desfondadas, y cacao mojado, saliendo por las Bombas vestigios de Café, habiendo experimentado algunos pequeños intervalos de bonanza se aprovecharon de ello, y echaron al Mar, añadió a diferentes Marineros alrededor del Navío, y su costado, para procurar remediar el mal que no podían descubrir:

El día diez de Diciembre, haciendo calma se echó la Yola al Mar, y embarcado en ella dicho Capitán, dieron vuelta alrededor de la expresada Fragata, sin haber descubierto descompostura, ni por donde podía haber largado de cintas abajo:

En dichos días de calma, no era necesario dar a la Bomba si no es de hora en hora, pero Luego que ventaba y que la Fragata trabajaba y rollaba, era preciso dar a la Bomba de media a media hora, lo cual era prueba que el agua procedía de la proa:

El día doce de dicho mes, con treinta y un días de Navegación, no teniendo más que para doce o quince días de víveres a Bordo, se “reducieron “ a toda la Tripulación, y el Capitán, estando enfermo él y parte de la tripulación, y desde entonces, todo el mes de Diciembre presente, no ha sido otra cosa que contrariedades de vientos, que los echaba sobre la costa de Portugal, cincuenta leguas al Oeste de Portoporto (Oporto), sin experimentar jamás dos días seguidos de buen viento, procurando coger el puerto de la Coruña, lo que fue en vano,

porque el viento se le negó, y entraron de la parte de adentro de los cabos faltos de todo:

La Fragata derrotada en sus aparejos, como ventanas de Lona; toda la suela que se hallaba a Bordo para las guarniciones de las bombas hasta las bocas de la tripulación, estando obligados a valerse de los clavos arrancados a los cofres para guarnecer dichas Bombas:

Y el veinte y cuatro del corriente, a las nueve de la tarde, el trinquete les fue arrebatado, así como la trinquetilla y la verga de dicho trinquete nuevamente rota por una tormenta de Viento NO. variable al Norte, con la cual quedaron atravesados, experimentando una más terrible que no quedó ola que no subiese a dicha Fragata, por cuyo motivo no dejaban la Bomba de la mano, y les ocasionó fuerte; llevando los calzones del timón, por lo que se introducía al agua para la Santa Bárbara, sin poder remediarlo más que aplicando algunos líos de forros, situación de las más críticas:

Y por lo mismo y ser grande el peligro en que se hallaban, se vieron obligados a arribar a algún puerto de España; e inmediatamente, pasando toda la tripulación trabajando para hacer otra verga del trinquete, que habían compuesto y puesto en su lugar con un Trinquete viejo, rasgados los risos tomados, con el cual vinieron en busca de este Puerto, con tormenta siempre del N.O. y NNO., granizo, viento y aguas sin cesar:

Y finalmente tan trabajada la Gente y no poder aguantar más, fondearon el día de ayer, veinte y nueve del corriente a las once del día con sus tres anclas fuera de barra, los chicotes de los cables amarrados al palo mayor, habiéndose negado los vientos para coger un buen fondeadero:

Y lo fue por disposición de los Pilotos Lemanes se fueron buscando, amonestando a dicho Capitán y demás de la tripulación, se saliesen de Bordo, porque de lo contrario perecerían sobre el Banco de Arena que se hallaba hasta largo de un cable, los cuales Pilotos, viendo que iba tomando cuerpo y poniendo de peor en peor el tiempo, y que era imposible socorrer la Fragata amonestaron a dicho Capitán y tripulación de que la abandonasen conforme se hallaba, que de lo contrario se retiraban y nos abandonaban a nuestra triste suerte:

A cuyas aclamaciones condescendí con la tripulación, que venía bastante trabajada como queda referido, embarcándonos en dichas Lanchas, dejando los Botes a Bordo de la citada Fragata, hasta que el tiempo no fuera mejor:

En cuyo supuesto y a mayor abundamiento, protesta hacer las que me convengan, pero por ahora para que en todo tiempo conste, la hago de todo lo que queda referido por recelo que tengo de que la carga de la citada Fragata haya recibido averías, que no ha sido por mi falta, sino provenientes de los malos tiempos de que deja hecha explicación.”

En iguales términos declararon el segundo capitán, Pedro Rafael Charlet; el contraestre Juan Busquet; y el cirujano Jorge de Faure, todos miembros de la tripulación de la referida fragata”.

AÑO 1783

BERGANTÍN “SAN JOSÉ”

Peligro de naufragio

Nacionalidad: Genovesa

Capitán: Don Manuel Monde

Origen - Destino: Brest (Francia) - Cádiz

Carga: En lastre

El 21 de junio de 1783 compareció en Santander ante el escribano de Su Majestad y testigos, Don Manuel Monde, capitán del bergantín genovés nombrado “**San José**”, y dijo:

“Que hallándose con él sano de Quilla y costados, aparejado y tripulado de todo lo necesario, en el Puerto de Brest, en Francia, se hizo a la vela en él para el de Cádiz en Lastre, con buen tiempo y viento favorable. Pero el día diecinueve del corriente experimentó un temporal de viento “Oesnoroeste” que le rompió el Velacho, la Vela de Estay, y el foque de proa, y dos obenques del Palo mayor; por lo que y seguir dicho tiempo en el día de ayer contrario para su destino, se vio precisado a arribar a este Puerto, como lo hizo a eso de las seis y media de la tarde de dicho día de ayer.

Pero no encontrando Lancha ni Piloto a su entrada, se vio precisado por dicho tiempo a varar a la Punta del Arenal que llaman del Puntal, en donde inmediatamente le abordó una Lancha y Piloto práctico, con cuya ayuda y socorro se pudo sacar en aquella noche el referido Bergantín y fondearle en la Canal correspondiente, hasta la mañana de hoy que subió y fondeó en la Dársena de esta Ría y Puerto; habiéndose “rompido” por el tercio de su largo un calabrote de seis pulgadas que se ha hecho para espía, y costado de la referida Lancha siete pesos sencillos, para la referida entrada; y otros siete que tiene que suplir para la salida de este Puerto para seguir su destino; y además veinte reales pagados al citado práctico por sus diligencias.

Por todo lo cual que deja relacionado; y averías, gastos y perjuicios que se le han originado y originen, hizo protesta contra el mar y vientos, para que en ningún caso fuesen ni pudiesen ser de su cuenta y riesgo, sino ocasionado por los malos tiempos expresados. “

En iguales términos declararon Manuel de Alsedo, piloto práctico del puerto de Santander; Andrés Travieso y Carlos Sacaluga y Antonio Gracia, piloto y marineros del citado bergantín.

AÑO 1784

PATACHE “SAN JUAN BAUTISTA Y ANIMAS”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Manuel de Hormaza

Origen - Destino: Portugalete (Vizcaya) - Navia (Asturias)

Carga: Vena de hierro

El 22 de setiembre de 1784 en Santander ante el escribano del número, Resguardo de Rentas y Marina, Francisco Peredo Somonte, compareció Manuel de Hormaza, patrón del patache nombrado **“San Juan Bautista y Ánimas”**, el cual manifestó lo siguiente en referencia al naufragio padecido por su embarcación el día anterior:

“Que hallándose con él sano de quilla y costados, aparejado y tripulado de todo lo necesario en la Villa de Portugalete, le cargó de vena para conducir al Puerto de Navia, en Asturias, a cuyo fin se hizo a la vela el día diez y siete el corriente en su mañana con viento y tiempo favorable, que le duró y navegó hasta ponerse frente de Ribadesella, en donde el veinte del mismo en su mañana le entró tormenta de viento “Norueste”, con grande mar que le obligó a correr a palo seco hasta tomar Puerto:

Y habiendo reconocido éste se arrojaron a él, al mismo tiempo que lo hicieron otras varias embarcaciones, y una Galeota Holandesa, viniendo con las dos (velas) mayores, cargando el puño de Sotavento de cuando en cuando por el mucho viento, siendo a eso de las tres a cuatro de la tarde del citado día veinte, y entrando bordeando esta Patache, y la referida Galeota, ambos en la Vuelta del Sur, dio fondo ésta de improviso, teniendo todas las velas arriba, por lo que no se conoció ni advirtió lo hubiese ejecutado, y vino encima de esta Patache, que no pudo separarse, rompiéndole el Ancla mayor, hasta dejarla inservible y haciéndole pedazos con sus vergas las dos de las mayores.

Por lo cual, inmediatamente dieron fondo con el Ancla segunda; pero siendo muchísimo el viento y mar fue garreando el Patache hacia las Quebrantas del Arenal del Puntal, y viendo que ya tocaban en la Arena y que precisamente habían de perecer si se mantenían a Bordo, no obstante el evidente peligro que les amenazaban también de arrojarse en el Bote, lo hicieron y pudieron con muchos trabajo, y a Dios misericordia, salir a tierra.

Que así, en dicho día veinte como en el veinte y uno, ha practicado vivas y eficaces diligencias por medio de su tripulación a causa de haber estado el referido Patrón impedido de una pierna por golpe que recibió en dicho acaecimiento, para salvar el Barco y carga, y no lo ha logrado, aunque en el día continúa para aprovechar; Palo, velas y demás que se pueda, en beneficio de todos los interesados.

Por lo cual que deja relacionado, y averías y gastos y perjuicios que se le han originado y originen, a presencia de la gente de su tripulación hizo protesta tiempos expresados".

En iguales términos declararon Matías de Manene, Juan de Beitia y Domingo Menchaca, marineros todos de citado patache.

AÑO 1790

BARCO DEL PASAJE DE SANTANDER A PEDREÑA Y SOMO **Naufragio**

Existen de antiguo testimonios, de los peligros que acechaban a los viajeros que hacían la travesía marítima de la bahía de Santander, desde las riberas de la Merindad de Trasmiera y sus lugares de Pedreña y Somo; a tanto llegaba la situación, que los peregrinos que hacían el Camino de Santiago, y otros muchos viajeros de todo tipo que transitaban por la ruta costera en su tramo desde Santoña a Santander, en muchas ocasiones daban un gran rodeo por la Junta de Cudeyo para entrar a Santander por el puente de Solía, y así evitar el pasaje en lancha por las peligrosas aguas de la bahía.

El día 6 de noviembre de 1790 naufragó, prácticamente en el mismo muelle de Santander, el barco de pasaje con más de cuarenta pasajeros provenientes de las Juntas de Cudeyo, Ribamontán y Siete Villas de la Merindad de Trasmiera, en las que perecieron un número indeterminado de personas cercano a veinte. Las personas ahogadas que recibieron cristiana sepultura fueron las siguientes:

Clara del Campo.- De Suesa.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, murió ahogada en la ría de este puerto Clara del Campo, de edad de treinta y ocho años, mujer de Pantaleón del Cagigal, vecinos de Suesa, a donde se llevó a enterrar. “

Joaquín Crespo Pérez.- De Término (Hoznayo).

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, murió ahogado en la ría de este puerto Joaquín Crespo, de edad de diez y ocho años, hijo legítimo de don Felipe Crespo y doña Luisa Pérez, vecinos del lugar de Término, Junta de Cudeyo; se enterró en San Francisco por disposición de su padre.”

Brígida del Hoyo.- De Carriazo.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, murió ahogada en la ría de este puerto Brígida del Hoyo, moza soltera de edad de veinte y cuatro años, natural de Carriazo; se enterró en la adiutriz de Nuestra Señora de la Consolación con mi asistencia y de la cofradía y hermandad de la Milicia Cristiana, por un efecto de su acostumbrada caridad. No se pone esta fe con más claridad porque no hay quien dé más noticias. “

Ramona de Trueba Abarca.- De Ajo.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, murió ahogada en la ría de este puerto Ramona de Trueba, hija legítima de Juan y Josefa Abarca, vecinos de Ajo; se enterró en Nuestra Señora de Consolación con mi asistencia y la de la cofradía y hermandad de la Milicia Cristiana, por un efecto de su acostumbrada caridad. “

Su partida de defunción en el libro de finados de la iglesia de San Martín de Ajo, dice así:

“En seis de noviembre de este año de mil setecientos y noventa, se ahogó en la ría de Santander Ramona de Trueba, hija de Juan de Trueba, vecino de este Lugar de Ajo. Salió cadáver al muelle de la ciudad de Santander, y de cuenta de la Milicia Cristiana establecida en dicha ciudad por el Ilmo. Señor Obispo de ella, se enterró en la Iglesia Catedral de recordada ciudad. Era de edad de veinte años.”

Bernarda Gómez.- De Ajo.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, murió ahogada en la ría de este puerto Bernarda Gómez, de edad de cuarenta años, casada con Jacinto de Güemes, vecino de Ajo, Junta de Siete Villas. Se enterró en la adiutriz de Nuestra Señora de la Consolación con mi asistencia y la de la cofradía y hermandad de la Milicia Cristiana, por un efecto de su acostumbrada caridad.”

Su partida en el libro de finados de la iglesia parroquia1 de San Martín de Ajo, dice así:

“En seis de noviembre de este año de mil setecientos y noventa, se ahogó en la Ría y Canal de Santander Bernarda Gómez, Mujer Legítima de Jacinto de Güemes, vecina de este lugar de Ajo; enterrase el día ocho de dicho mes y año en la Iglesia Catedral de la Ciudad de Santander, por cuenta y orden de la Junta de Caridad establecida en dicha ciudad. “

Micaela Maoño.- De Castanedo.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se ahogó Micaela Maoño, casada con Juan Ruiz, vecinos de Castanedo; se enterró en la adiutriz de Consolación con mi asistencia.”

Juan Antonio Cedrún.- Natural de Hoz de Anero.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa se ahogó en su ría Juan Antonio Zedrún, natural de Hoz, hijo de vecinos y de dicho lugar. Se enterró en la adiutriz de Nuestra Señora de Consolación. “

Teresa Manteca. - Natural de Güemes.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se ahogó Theresa Manteca, mujer de



Lancha "Trasmeran" utilizada para el paso de la bahía desde Somo y Pedreña a Santander, a principios del siglo XX. (Foto Ayto. Ribamontán al Mar).

Francisco Pellón, vecinos de Güemes. Se enterró con mi asistencia en Consolación.”

Antonia Alvear de la Torre.- Natural de Castanedo.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se ahogó Antonia Alvear, soltera, hija de Josef y de Josefa de la Torre, vecinos de Castanedo. Se enterró con mi asistencia en Consolación. “

Concepción Güemes.- Natural de Ajo.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se ahogó Concepción Güemes, soltera, hija de Bernardo y de Micaela ..., vecinos de Ajo. Se enterró con mi asistencia en Consolación. “

Esta joven era hija de Bernardo de Güemes Gómez y Micaela de Palacio Pellón, y había sido bautizada en Ajo el año 1762. Curiosamente, esta partida no tiene su reflejo en los libros de finados de la iglesia parroquial de San Martín de Ajo, y sí la de su hermana María Pasión, como veremos más adelante.

Manuela de Castanedo.- Natural de Castanedo.

“En la ciudad de Santander, a seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se ahogó Manuela de Castanedo. Casada con Manuel de los Ríos, vecinos del lugar de Castanedo. Se enterró en Consolación con mi asistencia. “

Después de haber consignado los anteriores sepelios de los ahogados en la bahía de Santander, el párroco Don Manuel de San Pedro Ordóñez da una explicación al suceso que dio lugar a tan elevado número de muertes, y lo hacía así:

María Vayas.-

“En dicho día seis de noviembre de mil setecientos y noventa, se fue a fondo entre Peña herbosa y Muelle largo, al frente de la cervecería, un barco que venía del Puntal, de pasaje, con cuarenta o más personas; de éstas se recogieron vivas diez y ocho, y de las restantes han flotado muertas las once expresadas arriba, y otra cuyo nombre no se ha sabido hasta hoy diez y siete de dicho mes y año; llámase María Vayas. “

A continuación de hacer la expresada anotación, todavía tuvo oportunidad de anotar la defunción de otras dos personas en estos términos:

María de la Teja.-

“En el mismo día diez y siete de noviembre salió María de la Teja, ahogada en seis de éste; y otra en el siguiente.”

Sin embargo, por los libros de finados de otras parroquias sabemos de la identidad de algunas de las personas que



Vista del pasaje de la bahía de Santander desde tierras de Trasmiera. Principios del siglo XX. Desembarco. (Foto Ayto. de Ribamontán al Mar).

perecieron en el naufragio de la lancha del pasaje de Santander a Somo y Pedreña. En la ya mencionada parroquia de San Martín de Ajo figura otra anotación que dice así:

María Pasión de Güemes Palacio.- De Ajo.-

“En seis de noviembre de este año de mil setecientos y noventa, se ahogó en la Canal de Santander María Pasión de Güemes Palacio. Enterróse en la Iglesia Catedral de la ciudad de Santander de cuenta y por caridad de la Milicia Cristiana fundada por S. S. Ilustrísima; tenía veinte y dos años de edad.”

Esta joven había nacido en Ajo y bautizada en la parroquia de San Martín de dicho lugar el año 1766, hija de los mismos Bernardo de Güemes Gómez y Micaela de Palacio Pellón, y quizá ésta sea la verdadera partida de la ahogada en Santander, y no la de su hermana Concepción, algunos años mayor que ella.

También en el libro de finados de la parroquia de Nuestra Señora de la Asunción de Arnüero existe una partida que nos habla de la muerte de dos de sus vecinos en el naufragio de la bahía de Santander; así lo hacía constar su párroco:

Francisco de la Lastra y Bartolomé Rodríguez.- De Arnüero.

“En el día doce de noviembre de este año de mil setecientos y noventa, se supo de un Pasiego que venía de la ciudad de Santander, que el día seis de noviembre han padecido naufragio en la Bahía de Santander, en el Barco del pasaje, más de treinta personas, y entre ellas se ahogaron Francisco de la Lastra y Bartolomé Rodríguez, mis feligreses, vecinos de este lugar, los que no se sabe si han aparecido.”



AÑO 1796

BERGANTÍN “SAN ANTONIO”

Naufragio

Tripulación: 12 marineros

Origen - Destino: Veracruz - Santander

Conocemos este naufragio por dos partidas de difuntos, una de ellas de un muchacho de dieciséis años que salió a la playa cerca del Santuario de Santa María de Latas. Así de escueto es el relato del libro de finados de dicho Santuario:

“Un pobre:

Día dieciséis de Febrero de mil setecientos noventa y seis. Fue sepultado en esta Parroquia un mozo como de diez y seis años, que se ahogó en un navío que dio a la costa los días anteriores llamado Bergantín “**San Antonio**”, que traía doce hombres de tripulación, de los que se salvaron tres.

Era natural de la Villa de Bermeo, según entendí; pero no me supieron dar su nombre ni sé otras circunstancias; y para que conste lo firmo en esta Parroquia de Latas, dicho día, mes y año ut supra:

Fray Miguel de Burgos”

A su vez, en el libro de finados de la Colegial de Santander existe otra partida de un ahogado procedente del mismo bergantín; así escribía Don Manuel de San Pedro Ordóñez:

“En la ciudad de Santander, a veinte y dos de febrero de mil setecientos noventa y seis, flotó hacia el Puntal uno de los de la tripulación del bergantín de Veracruz, que naufragó en día nueve de este mes a la entrada de este puerto. Enterróse en Consolación con asistencia de párroco y juez de Marina. No se conoció quién fuese.”

AÑO 1798

LANCHA “SAN FRANCISCO DE PAULA” Naufragio

Nacionalidad: Española

Patrón: Don José Antonio Egusquiza

Tripulación: 6 marineros y una pasajera

Origen - Destino: La Coruña - Bayona (Francia)

Carga: En lastre

El día 28 de diciembre de 1798 compareció sobre las doce del mediodía en el arenal del Puntal de Latas ante Fabián Antonio de la Fuente, escribano del número

de la Junta de Ribamontán, Don José Antonio Egusquiza, vecino de la villa de Plencia, en el Señorío de Vizcaya, patrón de la lancha titulada “**San Francisco de Paula**”, el cual:

“Manifestó haber salido a cosa de las once de la mañana en veinte y dos del corriente con tiempo bonancible del Puerto de La Coruña para el de Bayona de Francia con todas las formalidades de Ordenanza, como consta del “rool”, Guías y conocimientos que exhibía, y siguiendo sin novedad hasta el veinte y tres que forzado por una balandra enemiga tuvo la necesidad de refugiarse en el fondeadero de Vivero donde estuvo hasta el veinte y siete por la mañana, en cuyo tiempo, viéndose que había levantado el Bloqueo en que le había tenido, levantó anclas y se dispuso a la vela para seguir su rumbo:

Pero enfrente de San Vicente de la Barquera le acometió un fuerte viento Oeste, con mucha marejada, de modo que con la mayor dificultad y no sin muchos riesgos, se mantuvo en las inmediaciones de estas costas y pudo tomar el fondeadero debajo del Castillo de San Carlos a cosa de las once de este mismo día, con una Ancla y un Arpeo:

Viendo que Garreaba y que sin remedio iban a la costa, tomó el partido, con dictamen de su tripulación, de cortar un calabrote y una Guindaleza y largar la vela para subir más hacia el puerto, y esforzar a tomar el paraje donde la mar tuviese menos fuerza, y libertar su vida y otros efectos, si podía, como lo esperaban.

Sin embargo, fue tanto lo que arreció el viento que le rindió a la costa, al sitio de las Quebrantas, del Puntal de Latas, frente a la Ciudad de Santander, y lograron con los auxilios de Dios y sus últimos esfuerzos salvarse, por lo cual protestaba en debida forma contra las Averías que se le causaban, y hacía formal Abandono de dicha Lancha y efectos en la vía y forma que correspondía, conforme Ordenanza y práctica del Comercio, ínterin se presentaba a dar cuenta del suceso al Señor Ministro principal de esta Provincia, para que en su vista tomase las providencias que fuesen de su agrado.”



SIGLO XIX

AÑO 1804

PAQUEBOTE “LA MAR”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Fernando de Lojo

El 13 de febrero de 1804, compareció en Santander ante el escribano de Marina de la Provincia, Don Manuel de Ceballos, vecino y del Gremio de ella, al cual manifestó lo siguiente:

“Que habiendo naufragado en el Puntal de Latas el día once del corriente el Paquebot nombrado “**La Mar**”, su capitán Don José Fernando de Lojo, vecino del Puerto de Muros, ha comparecido este hoy día de la fecha ante el Señor Comandante Militar de Marina de esta dicha Provincia, solicitando que el Guarda costa del expresado Puntal de Latas le entregue los efectos salvados de dicho Naufragio para portarlos a este Puerto, afianzando en forma el presentarlos y responder de ellos en este Tribunal, y pagar por de contado los gastos y costas que se hayan causado en dicho salvamento:

Hasta que conste probantemente quien es su verdadero Dueño, a que ha accedido Su Señoría, y en consecuencia a ello como más haya lugar por derecho, certificado de lo que en el presente caso aventura:

Otorga, asegura, y afianza que el mencionado José de Lojo conducirá a este Puerto todos los efectos pertenecientes al cargamento y dicho Paquebote a disposición del referido Señor Comandante, y pagará todo lo que se tase por razón de trabajo y costas del explicado salvamento hasta que parezcan y se entreguen a su legítimo dueño, y en su defecto lo hará el compareciente como su fiador y principal pagador que se constituye.”

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de fianza, Don Ventura de la Villa, Fermín de Pedrera, y Antonio de Arce, este último vecino y todos residentes en Santander.

BERGANTÍN: “SAN ANTONIO”, alias LA DISCORDIA”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Diego Hermida (Ahogado)

El día 5 de marzo de 1804 comparecieron en Santander ante el escribano Manuel Santos de Cabanzo, Don Felipe Sendón, Don José Fernando de Lojo, vecino del puerto de Muros, capitán del paquebote “**La Mar**”, naufragado en el Puntal de Latas el día 11 de febrero anterior; José de Oubiña, Marcos Fernández, y Jacobo de

Lunga, vecinos todos del puerto de Muros, en el Reino de Galicia, los cuales manifestaron la siguiente:

“Que habiendo naufragado el bergantín nombrado **“San Antonio” (alias La Discordia)**, el día once de Febrero próximo pasado a la boca de la Ría de este dicho Puerto, con la desgracia de haberse ahogado su Capitán Don Diego de Hermida, recogió una Ancla, un anclote y sus cables, Javier de Escobedo y otros matriculados de este dicho Puerto, cuya identidad y propiedad ha justificado Don Esteban de Longa, Dueño y Maestre de dicho Bergantín, por las declaraciones judiciales que han dado los comparecientes:

En cuya vista, se han declarado por de la pertenencia del mismo Barco y propiedad del Don Esteban, a quien se le han mandado entregar con la formalidad debida, precediendo a mayor abundamiento Escritura de abono a su favor que otorguen los comparecientes entre sí, obligándose mancomunadamente a su responsabilidad en cualquier caso, con sujeción a este Tribunal:

En virtud de lo cual, sabedores los cinco otorgantes de lo que en el presente caso aventuran, y haciendo de negocio ajeno suyo propio, sin que preceda excursión de bienes ni otra diligencia alguna de fuero ni de derecho con el recordado Don Esteban de Longa:

Otorgan, que declaran nuevamente que a éste le pertenecen la mencionada Ancla, Anclote, Cables y demás salvado de dicho Bergantín **“San Antonio”**; y a su consecuencia se obligan mancomunadamente e insólidum, a que siempre que pareciese y acreditase ser otro Dueño el de los mencionados efectos recogidos por resultas de otro naufragio y se le mandasen entrega, lo hará el dicho Don Esteban o su importe.”

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de fianza, Don Ventura de la Vida, Fermín de Pedrera, y Antonio de Arce, este último vecino y todos residentes en la ciudad de Santander.

POLACRA “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN Y

SANTA TERESA DE JESÚS”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Pérez

Origen - Destino: Málaga, La Coruña, El Ferrol, Santander y Bilbao

Carga: Vino, aceite, pasas, vinagre y loza

El 24 de julio de 1804 compareció en Santander ante el escribano de Marina, Don Manuel Pérez, vecino del puerto de Málaga, capitán de la polacra **“Nuestra Señora del Carmen y Santa Teresa de Jesús”**, quién después de haber jurado decir verdad manifestó lo siguiente:

“Que teniendo dicho Buque sano y estanco de quilla y costados, tripulado, provisto y habilitado de todo lo necesario para navegar, recibió a su bordo en el mismo Málaga un cargamento de vino, aceite, Pasas, Vinagre y Loza para aportar a los Puertos de Ferrol, Coruña, este de Santander, y el de Bilbao, con cuyo objeto se hizo a la vela de aquel la noche del día diez y ocho de Junio anterior, con viento favorable y mar bonancible.

A beneficio de lo cual, siguió la navegación sin novedad alguna hasta su arribo y descarga de los efectos que conducía para los sobredichos Puertos de Ferrol y Coruña; habiéndose vuelto a hacer a la vela de este último el día veinte y dos del corriente, como a las diez de la mañana, con buen tiempo que subsistió todo aquel día y su noche, y aún el día siguiente veinte y tres hasta las cuatro de su tarde.

En cuya hora le entró un recio temporal de viento por el O. NO. con muchos chubascos y mar tan fuerte que no se veía libre la cubierta de agua de los formidables golpes de mar que caían sobre ella, tanto que en aquella noche creyeron ser víctimas sin remedio alguno.

Y habiendo amanecido hoy veinte y cuatro, cada vez iba tomando mucho más incremento el viento y mar, en disposición que todos desconfiaron el poder salvarse; sin embargo de lo cual, rendido y sumergido incesantemente bajo las aguas, les informó la Gente de un cachemarín que aguantaba el mismo temporal que la Punta que se descubría era el Cabo Mayor y boca de este puerto.

Con cuya noticia, sin dar lugar a sotaventarse, se dirigió él, creyendo hallar Lancha con algún Práctico, por no permitiendo el tiempo la salida de ella, siguió su entrada hasta frente del Castillo de San Carlos de la Cerda, donde no pudiendo continuarla tuvo que darse fondo con las dos anclas como a las diez del día:

Que viendo que no le socorrían con auxilios algunos, determinó con parecer de su tripulación echar la Lancha a la mar para venir a este Puerto en busca de ellos, para asegurar la Polacra y carga; y en efecto, con mucho trabajo y riesgo la echaron al agua, en cuya maniobra se les desfondó, pero el declarante agotándola con un Balde y su gente remando con el mayor esfuerzo llegaron al Castillo de San Martín que se hallaba inmediato.

Y tomando el camino a toda prisa se presentó al Capitán del Puerto para que le auxiliase o enviase el socorro en el riesgo y peligro en que se veía la embarcación y cargamento; y en efecto, dispuso éste una Lancha con dos calabotes y un Anclote; pero fue el caso de que aunque se malogró tiempo alguno y aún le hubo para que aprovechase dicho auxilio, a causa de que antes de llegar a la Polacra faltó el un cable, y garreando la otra Ancla se fue sin remedio alguno a varar en la costa a la boca de este Puerto como a las doce y media de hoy, dicho día veinte y cuatro.

E inmediatamente se presentó en mi oficio a hacer la conducente Protesta de mar de dicho suceso, y sin detenerse un punto tomó el camino para presentarse, como lo hizo, en la Playa y sitio del Naufragio a presenciar, y cuidar, a recoger y custodiar el cargamento que de facto pudo salvarse todo él.

Que por la verdadera relación que deja hecha se ve palpablemente que dicho naufragio y pérdida que de sus resultas son consiguientes, no han consistido en el declarante y su tripulación. Ni podido evitarla; por lo que hallándose como se halla dentro del término legal de las veinte y cuatro horas que prescriben las Reales Ordenanzas, Leyes marítimas y de Comercio:

Protesta, una, dos, tres, y las demás veces necesarias por derecho contra el mar, vientos contrarios, fletadores, aseguradores, recibidores y demás contra quien protestar le convenga el referido naufragio, pérdidas y averías que con ese motivo resulten, para que sean de su cuenta como verdaderos causantes y responsables, y no el declarante ni su gente por no haber dado el menor motivo para ello.”

En iguales términos declararon Don Francisco de Ibarra, Juan de Cuenca y Lorenzo Bargas, piloto y marineros de dicha polacra.



AÑO 1807

BERGANTÍN “PHILANTROPHIST”

Naufragio

Nacionalidad: Anglo - Americana

Capitán: Thomas Dennos

Origen - Destino: Marblehead - Bilbao

Carga: Bacalao, grasa, ron y azúcar

El día 1 de febrero de 1807 comparecía en Santander Thomas Dennos, capitán del bergantín anglo-americano **“Philanthrophist”**, acompañado de Guillermo Pouwslan y Thomas Sanxton, piloto y marinero del mismo buque, asistidos por Don Félix Dolhaberriague Blanco, Intérprete Real del Puerto de dicha ciudad, los cuales manifestaron lo siguiente:

“Dijeron, que con dicho Bergantín sano de quilla y costados, aparejado, tripulado y provisto de todo lo necesario según arte de navegar, cargado de Bacalao, Grasa, Ron y Azúcar, con destino para el Puerto de Bilbao, se hicieron a la vela del de Marblehead el día veinte y uno de Diciembre del año próximo pasado.

Y que a las veinte y cuatro horas de su salida, descubrió dicho Buque una vía de agua que continuó durante toda la travesía, de tal modo que continuamente se hubo de mantener un hombre a la Bomba; y cuando el viento afrescaba se veían precisados a acortar la mayor parte de la vela, pues de otro modo no hubiera podido aguantar:

Que el día nueve de Enero último avistaron el Cabo Ortegal, y el veinte y uno a las tres y media de la tarde se hallaron muy cerca de este Puerto de Santander, con un temporal por el N. O. haciendo el Bergantín agua, de tal modo que el Capitán y toda su Tripulación juzgaron ser en sumo grado imprudencia el seguir a Bilbao, e imposible el dejar de irse a pique si se mantenían aquella noche en el mar; por cuyo motivo intentaron tomar el Puerto citado, para salvar el Buque, carga y vidas:

Que a las cuatro y media de la misma tarde acometieron a este Puerto sin práctico de él, no habiéndose presentado uno, a pesar de tener puesta su Bandera para que fuese alguno a Bordo, y subieron una gran parte de la Ría (aunque con infinita dificultad por la fuerza extraordinaria de la corriente que bajaba con la marea) con la esperanza de anclar en salvo de varamiento:

Pero la mar era tan Sumamente gruesa y la corriente tan rápida, que el Buque fue arrastrado con inexplicable rapidez a la Boca del Puerto, en donde tuvieron que dejar caer las dos Anclas, a sotavento de una Isla de roca que distaba de ellos como un largo de cable:

Pero viendo que las Anclas no aguantaban y que se garreaba, se hizo lo posible para hacerse a la mar de nuevo; pero todo fue en vano pues el viento aumentaba, y la mar era tan tremenda que sin cesar pasaba por encima del Buque y la roca o Isla de Jorganes, hacia la que el Buque “dribaba” (derivaba) garreando; y viéndose por lo mismo precisados a picar el único cable que les quedaba (pues el otro ya había faltado), y si no lo hubieran hecho, indispensablemente hubieran perecido todos:

En este estado fue el Barco “drivando” (derivando) hacia el Arenal de Loredó, y a poco rato sus palos se rompieron y se los llevó la mar, juntamente con el Bote:

Hallándose el buque ya enteramente perdido, le abandonaron con suma dificultad y peligro; en cuanto llegaron a tierra fueron conducidos a una casa, mandándoles quedasen en cuarentena; y así lo hicieron hasta el día de hoy, en que se les puso en libertad y admitió a plática, en cuya virtud han venido a esta ciudad a formalizar este documento, con perjuicio notable para los efectos que se salvaron del Naufragio, a que no se les permitió asistir por el referido motivo:

Por todo lo cual, y formalizando todo con arreglo a derecho y ordenanza a favor de quien competa, protestan una, dos, tres veces y las demás necesarias que todo lo acaecido no ha sido por su culpa y cargo, sino proveniente de los acaecimientos

expuestos, que juran con arreglo a su ley ser cierto y verdadero, sin cosa en contrario, y constarles por haberlo visto y experimentado. “



AÑO 1814

BERGANTÍN "SAN FRANCISCO DE PAULA" Varada

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco González Llanos

Origen - Destino: Gijón - San Sebastián

Carga: Maíz

BERGANTÍN SUECO DESCONOCIDO Naufragio

Nacionalidad: Sueca

(En esta misma protesta se da cuenta del naufragio el 3 de marzo de 1814 de un bergantín sueco, posiblemente en las Quebrantas).

El día 4 de marzo de 1814, compareció en Santander ante el escribano de Marina de la Provincia, Don Francisco González Llanos, vecino de Luanco, en el Principado de Asturias, capitán del bergantín nombrado **“San Francisco de Paula”**, que manifestó lo siguiente:

“Que teniendo dicho Buque sano y estanco de quilla, costados y cubierta, bien tripulado, provisto y habilitado de lo necesario para navegar; recibió a su bordo un cargamento de Maíz en el Puerto de Gijón para portar al de San Sebastián, con cuyo objeto se hizo a la vela de aquél para el de Luanco a esperar buen tiempo el

día quince de Febrero próximo pasado; y en efecto, dio a la vela de éste el veinte y ocho del mismo a las siete de la noche con el viento por el “Norueste”, corriendo con él toda la noche.

El día primero del corriente a las ocho de la mañana, se llamó el viento al “Nornorueste” con el que siguió hasta sobre San Juan de la Canal en donde experimentó viento recio por el Norte, tanto que le hizo cargar el trinquete y venir sobre la trinetilla a media hilada.

Y estando sobre el Cabo Mayor de este Puerto ya no le permitió regir vela alguna hasta el Sardinero, en donde apuntó un poco la mayor, con riesgo de zozobrar el barco.

Así continuó en busca de la barra y se vio forzado a arriar la poca vela. El viento por el Norte cada vez más recio, con mucha nieve, agua y cerrazón que privaba la vista de la tierra, por lo que se vio en necesidad de dar fondo a una milla del Sable de Pedreña con las dos anclas, las cuales fueron garreando como media milla para tierra.

Y en esta situación vino un golpe de mar y se llevó el bote de encima de la cubierta, aguantándose el declarante y su gente a bordo con eminente riesgo de ser ahogados; hasta el punto en que un Bergantín Sueco que estaba inmediato también fondeado, arrió un bote que tenía colgado por la popa de su estacha, en el cual quiso su fortuna que saltasen, y luego, llegando a la popa medio anegados les echaron una estacha y atados los echaron a bordo de otro Sueco, quedando rasa la cubierta del citado Bergantín y picados los obenques antes de desampararle, a fin de que cayese el palo de proa, sin haber permitido el tiempo que los sumergía picar éste, aunque lo intentaron:

Así se mantuvo su buque hasta las tres de la mañana del día siguiente, que faltándole las amarras se fue a la costa, aventando el tiempo la popa, topes y cabillas del “cortuel”, rompiéndole las vergas y causándole otros destrozos y averías de la mayor consideración:

Que continuando el temporal le faltaron al Bergantín Sueco las amarras y también fue a naufragar a la costa como a las cinco de la tarde de ayer, tres:

Que con este motivo, y no sin mucho riesgo, pudieron saltar a tierra, y dirigiéndose a su bergantín le hallaron con el agua hasta media Bodega, y advirtieron que un bote Inglés que se había atracado a él había robado la caja del compareciente con cincuenta y dos duros, varias piezas de ropa, rancho de la gente, el resto de los cables, las estachas, un calabrote, seis remos, dos berlingas, la maniobra pendiente, la verga del trinquete, lo utensilios del banco, herramientas y la gavia:

Y a pesar de ello, con su buena diligencia y trabajo pudieron sacar de allí el citado Bergantín, y lo han traído a la dársena de este Puerto hoy día de la fecha, con los descalabros tan grandes que quedan expresados e indispensable avería que ha de haber padecido la carga:

En cuya atención, y no habiendo podido evitar uno ni otro, el compareciente se presenta ante mí en tiempo y forma dentro de las veinte y cuatro horas que previenen las Ordenanzas, Leyes Marítimas y de Comercio, a protestar, como legalmente protesta, todas las averías, daños, y perjuicios que han sufrido el barco y carga contra el mar, vientos contrarios, cargadores, aseguradores, recibidores y demás contra quien protestar convenga, para que sean de su cuenta como verdaderos causantes y responsables. “

En iguales términos declararon Miguel Peláez, Roque del Río, Manuel Peláez, y José María de Nieves, marineros de dicho bergantín.

BERGANTÍN INGLÉS INCÓGNITO

Naufragio

Nacionalidad: Inglesa

El 17 de marzo de 1814, compareció en Somo ante el escribano Fabián Antonio de la Fuente, escribano de la Junta de Ribamontán, Don Claudio Salcines, vecino de dicho pueblo, el cual manifestó lo siguiente:

“Que habiéndose rematado en el Puntal de Latas un Bergantín Inglés que naufragó en su playa, por disposición del Ministerio de Marina el día quince de dicho mes, los comisionados que entendieron en su remate se le adjudicaron como último y mejor postor, según constaría de la diligencia de remate del citado día:

Pero, sin embargo de lo cual, finalizada aquélla con todos los requisitos legales y la costumbre observada en sus reglas, salió cuarteando su postura Don Pedro de la Herrería, vecino de Langre, sobre la cual ha ocurrido ante el Señor Comandante de Marina de este Provincia pidiendo se le excluía de la posesión del remate, con otras cosas que deberán constar de su pretensión; sin embargo de ser como era el derecho del otorgante, parece ser se hallaba Decretado se vuelva a nuevo remate para el día de mañana, diez y ocho del corriente:

En esta atención, otorgaba conocía que daba todo su poder cumplido, el que en derecho era necesario, más podía y debía valer, a Don Juan Manuel del Noval, vecino de la Ciudad de Santander, para que representando su persona, derechos y acciones, se pueda presentar y presente ante el Tribunal competente de Marina de la misma, ante otros cualesquiera superiores donde toque o tocar pueda su conocimiento, presentando todo género de escritos, Memoriales, y otros cualesquiera Documentos concernientes a lo cuestionado.”

Fueron testigos del otorgamiento del poder otorgado a causa del naufragio del bergantín inglés, Don Manuel de la Fuente, Don José de Gajano y Don Antonio Arce, vecinos del lugar de Somo y citado Santander.

LANCHA DE PESCA

Agresión

Patrón: Don Joaquín de Pulidura

Origen-Destino: Santander - Galizano

El 10 de setiembre de 1816, Don José de Pulidura, patrón de una lancha de pesca de la matrícula de Santander, se dirigió al Señor Comandante de Marina del citado puerto y su jurisdicción, en los siguientes términos:

“El Patrón Joaquín de Pulidura y sus compañeros hacen Presente a V. E. de haber salido el día nueve del Presente mes a Pescar al Puerto de Galizano, y habiéndonos encontrado dentro de la barra, un hijo del Pueblo llamado Ramón del Pontón así que nos ha visto ha comenzado a hacer Prevención de Piedras, y nos ha dicho que con toda ligereza nos marchásemos, que allí no habíamos de Pescar, que al echar la red al mar que nos va a matar a Pedradas:

Lo cual consiguió, pues apenas hemos echado la red a la Mar cuando ya comenzó a despedir Piedras, el cual dio con una de ellas al Patrón en las espaldas y con otra a un compañero en un codo, lo cual hemos hecho testigos a Antonio Cabadas, José de Candia, Vicente Bolado, y Francisco Quevedo, hijos de Santander, de lo cual hemos pedido testimonio al Procurador; y por haberse ausentado los testigos no se le hemos traído a V. E. y, por lo tanto hemos perdido nuestro pescadero:

Es razón y Justicia que pedimos, pues no reconocemos otro Jefe más que a V. A.; que Dios conserve la salud a V. E. por muchos años =

Santander y septiembre, a 10 de 1816.

Joaquín de Pulidura

Pedro San Emeterio

Francisco Fargas”

Al día siguiente, Don Ambrosio de Casuso, que debía de ejercer de Regidor del Concejo de Galizano, se dirigía al Comandante de Marina de Santander en los siguientes términos:

“En el lugar de Galizano, para que procediendo instructivamente en el asunto sin causar estrépitos, obrando con la prudencia que le es propia, se sirva informar a continuación lo que hallará de Justicia con arreglo de los méritos que resulten; en inteligencia, que consultando lo bastante haga entender a Don Ramón del Pontón y demás que parezcan reos la gravedad de su exceso, impidiendo a los suplicantes el uso de sus privilegios de pesca en todo lo que bañe el agua salada sus aguas, y distrito que les es privativo conforme a Ordenanza y repetidas Reales Órdenes:

Y por último, infacultándoles y exponiéndolos a riesgos que puedan ofrecer malas resultas, entendidos que de otro modo se les castigará ejemplarmente, y que esto es y se entiende por ahora, y sin perjuicio de otras providencias, remitiéndolo todo cerrado para sus efectos. Santander, once de septiembre de mil ochocientos diez y seis = Ambrosio de Cossio.

AÑO 1817

BERGANTIN “EL BILBAÍNO”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Maestre: Don Laureano Arrarte

Tripulación: Seis marineros y una pasajera

Origen - Destino: La Coruña-Santander

Carga: En lastre

El 20 de diciembre de 1817 compareció en Somo ante Fabián Antonio de la Fuente, escribano de Ribamontán, Don Laureano Arrarte, vecino de Plencia, maestre del bergantín llamado **“El Bilbaíno”**, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día diez y ocho de este mes, salió del Puerto de La Coruña con su Bergantín en lastre, tripulado con seis marineros para el Servicio y una mujer; pero al poco tiempo de hallarse en alta mar les sobrevino un temporal tan recio y fuerte que le obligó a la derrota tomarle para en el de Santander, a donde venía dirigido, sin otro cargamento alguno más el ya referido:

Y estando en la Embocadura de la Barra acosado de la mar, a pesar de los muchos trabajos y elaboraciones que se practicaron para libentar el Buque, todo fue inútil, pues habiendo tocado en su entrada y arrojadas las anclas como a las diez de la noche del diez y nueve, la tempestad de viento y mar arrastraron el referido Buque a la Costa del Puntal, a la parte opuesta de la entrada del Puerto de citado Santander, en la que permanece sin remotas esperanzas de poderse salvar, según así lo comprende. “

La protesta de mar la hacía ante el escribano de Ribamontán, y si le conviniera la haría ante el Escribano competente de Marina; hallándose presente por testigos Don Joaquín Huerta, oficial de Marina y comisionado por su Ministerio para el salvamento y efectos del citado buque, Don Manuel de Camino, guardacosta del Puntal, Don Pedro de Camino Alvear, vecino de Somo; y Juan Antonio Aguirre, José Domingo Bastera, y Andrés Ortega, marineros de la tripulación del bergantín naufragado.

El día 7 de enero de 1818, compareció de nuevo en Somo ante el mismo escribano, el maestre Don Laureano Arrarte, el cual manifestó lo siguiente:

“Que con el motivo del referido naufragio, se ocurrió ante el Señor Comandante de Marina de esta provincia de Santander, solicitando permiso para su tasación y remate; y, en efecto, puestas expeditas estas diligencias, por su Decreto de veinte y siete de dicho diciembre firmado en Santander, se mandó proceder a su remate el día treinta y uno del propio, a las once del mismo:

En cuya virtud, practicada esta formalidad no hubo postor a dicho Bergantín, en consideración a la tasación hecha y practicada por el Maestro nombrado por dicho Señor Comandante, José Benavente López; por cuya razón, por los atrasos y perjuicios que se le ocasionaban con la Detención, determinó en dos de este mes de enero ante dicho Señor Comandante le concediese facultades y licencia a poderle negociar y beneficiarse a su voluntad con cualquiera particular, por el precio y cantidad en que fuesen convenidos.

En esta suposición, había pasado a tratar de este particular con Don Claudio de Salcines, vecino de dicho Lugar de Somo, y por final de este trato quedaron convenidos y ajustados el que le había de dar por dicho Buque, Casco libre, quedando únicamente en utilidad y provecho del exponente los Palos de su Arboladura, con el Palo de Bauprés, Bombas y su Jarcia pendiente; y los demás utensilios de cualquier clase o especie que sean, del referido Don Claudio, que existan dentro del referido casco, todo por cantidad de once mil reales de vellón, que ha de entregar en dinero metálico sonante en el día de mañana, ocho del corriente mes, en la cual cantidad ambos quedaron conformes:

Y en esta suposición, desde luego, el referido exponente, en vista de la propuesta licencia Judicial, usando ahora de ella, cedía renunciaba, y pasaba el dicho Bergantín al susodicho Don Claudio, dándose por éste la dicha cantidad de los once mil reales, con las modificaciones y restricciones arriba expresadas".

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de cesión del bergantín náufrago, Don Manuel de Camino, guarda costa del Puntal, Don Manuel de la Fuente, vecino de Somo, y Domingo Basterra, tripulante de dicho bergantín.



AÑO 1818

BARCO DE NOMBRE DESCONOCIDO

Naufragio

Conocemos la existencia de este naufragio por el relato de Pedro de la Herrería, Matías Fernández, y Donato y Antonio del Campo, vecinos del lugar de Langre, los cuales comparecieron en Somo el día 19 de enero de 1818 ante Fabián Antonio de la Fuente, escribano del número de la Junta de Ribamontán, los cuales manifestaron lo siguiente:

“Que habiéndose encontrado por los otorgantes ciertos efectos que el mar arrojó a la costa y ribera de su propio Pueblo en trece de Diciembre próximo pasado, reducidos a una porción de Paño de diferentes piezas de distintos colores, metidas en dos fardos; como una porción de Limas, cuchillos y Alambre en rollos; que uno y otro se pasó al Lugar de Somo, a disposición de Don Manuel de Camino, Guarda Costa del Puntal de Latas, comprendido en esta Jurisdicción.

En vista de lo cual, por considerarse que estos referidos efectos carecían de Dueño legítimo, y por esta razón, en virtud de lo que Su Majestad, por su Real Orden tenía declarado en beneficio de los halladores, cuando no se conocía persona propietaria que los reclamase; en consecuencia de lo cual, suponiendo probablemente este hecho, determinaron mostrarse partes por medio de un Memorial presentado al Señor Comandante de Marina de esta Provincia de Santander, a fin de que los tuviese presentes, y a su tiempo se les declarase por verdaderos Interesados en el hallazgo de los propuestos efectos:

Y para que así se les estime y tenga por tales, en consideración a no haber ni resultar persona alguna a quien con derecho se le puedan entregar, en esta suposición, otorgaban, conocían, daban todo su poder cumplido, el que es necesario, más pueda y deba valer, a Don Hipólito de Colmenero, vecino del Lugar de Galizano, para que en nombre y representación de los otorgantes, pida ante dicho Señor Comandante corresponderles legítimamente los referidos efectos, como verdaderos halladores, y por las demás razones que dejaban manifestadas anteriormente.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de poder, Don Pedro José de la Fuente, Don Francisco de la Herrería, y Felipe de Carredano, vecinos y naturales de los lugares de Somo, Langre y Pontones.

DIATE “BUENA ESPERANZA”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Isidro de Bilbao y Urresti

Origen - Destino: Vigo - Santander

Carga: En lastre

El 28 de marzo de 1818, compareció en Santander ante el escribano Manuel Santos de Cabanzo, Don Isidro Bilbao y Urresti, vecino de la Villa de Plencia, capitán que fue del diate español nombrado **“Buena Esperanza”**, el cual manifestó lo siguiente:

“Que viniendo con dicho Buque en lastre del Puerto de Vigo a este de Santander, en solicitud de flete, tuvo la desgracia de naufragar en el Puntal de Latas, de la boca de esta Bahía, el día ocho del corriente, en cuya vista trató de recoger la arboladura, Aparejo, velamen, y demás utensilios de él, y de pedir judicialmente el remate del casco previa su tasación y fijación de Edictos, atento a hallarse abierto y descuadernado, inutilizándose y desmereciendo más por instantes de dilatarse esta diligencia; lo que tuvo efecto:

Pero llegado el día y hora señalados para el remate ninguna persona hizo postura alguna, aunque concurrieron muchas; y en esta situación se vio en precisión de hacer instancia judicial para venderle privativamente, a cuyo efecto prometió hacer diligencias oportunas para conseguir las mayores ventajas en beneficio de los interesados, como así se estimó por Decreto de veinte y seis del corriente:

A cuya consecuencia, trató con varios sujetos sobre la materia, y resultando de todo que Don Faustino Salvador, vecino y del comercio de esta Ciudad le haya ofrecido dos mil y cincuenta reales de vellón metálico, sin que ningún otro haya querido entrar en esta compra, se mira en la precisión de admitir este partido por no perderlo todo si se malogra esta ocasión:

Y por virtud de ello, otorga a su favor la correspondiente venta que le exige para poder dar principio a despedazar y beneficiar el casco de dicho Diate **“Buena Esperanza”**; y poniéndolo en ejecución por considerarlo justo, como más haya lugar en derecho:

Otorga por sí y en representación de los interesados que desde ahora para siempre jamás, se le vende al enunciado Don Faustino Salvador, según y cómo se halla en la Costa del Puntal de Latas, a la boca de este Puerto, por los expresados dos mil y cincuenta reales de vellón, que ahora de presente en este acto recibe el Don Isidro de mano de Don Faustino, de cuya numeración, entrega y recibo doy fe, por haber pasado a mi presencia y la de los testigos que se nombrarán:

Otorgando a mayor abundamiento la correspondiente carta de pago a favor del comprador, declarando es el justo valor de dicho Buque, según su actual estado.”

Fueron testigos de la escritura del venta del diate, Don Antonio Abad Camus, Don Pedro Ramón de Bolado y Don Ignacio Ortiz, vecinos y residente en la ciudad de Santander.

AÑO 1820

QUECHEMARÍN “LOS MÁRTIRES”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Patrón: José de Castaños

Tripulación: 4 marineros

Origen - Destino: La Coruña-Santander

Carga: Azúcar

El 14 de febrero de 1820 compareció en Somo ante el escribano de la Junta de Ribamontán Fabián Antonio de la Fuente, Don José de Castaños, vecino de la ciudad de San Sebastián, patrón del quechemarín nombrado “**Los Mártires**”, el cual manifestó lo siguiente:

“Haber salido en día diez de este mes del Puerto de La Coruña, con su buque tripulado con cuatro marineros y con cargamento de Azúcar para en el de Santander; y llegado el trece por la noche, en el siguiente catorce a las seis de su mañana sobre poco, después de haber sufrido la impetuosidad del tiempo y rotas las amarras, no tuvo otro arbitrio para salvar su vida y de la restante tripulación, de venirse a la costa, en donde peligró el referido Buque, con los demás efectos que conducía para entregar a sus Dueños y Consignatarios en dicho Santander; según sus Documentos respectivos; cuya avería se verificó en citada hora a la embocadura del Puerto de Santander:

Y por la circunstancia expresada, y para que éste en ningún modo se le pudiese atribuir a omisión o descuido, y sí únicamente a la intemperie y furia de los vientos, como fue y es bien notoria a la citada Tripulación, la que caso necesario jamás podría decir otra cosa en contrario; sin embargo de lo expuesto, deseando proveer el más leve indicio de recelo o sospecha, desde luego, usando el derecho y demás acciones que le asistían en iguales casos. Protestaba una y cuantas veces le era permitido, que el insinuado Naufragio Padecido en dicho Cachemarín, en ningún acontecimiento se le pudiese atribuir ni conceptuar descuido ni omisión suya.”

Fueron testigos de la declaración del patrón del quechemarín naufragado, Don Miguel Pascual, Comisionado por el Ministro de Marina para el salvamento del citado Buque, Don Manuel de Camino, guardacostas del Puntal, y Pedro de Camino Alvear, vecinos los dos últimos de Somo.

AÑO 1834

FRAGATA DE GUERRA “LEALTAD”

Naufragio

Boletín Oficial de la Provincia de Santander

Efemérides de la Provincia de Santander

Boletín de Comercio

Naufragios de la Armada Española

Naufragios en la Costa de Cantabria

La primera noticia del naufragio de la fragata de Guerra “**Lealtad**” procede del recién fundado *Boletín Oficial de la Provincia de Santander*, que en el número correspondiente al 17 de enero de 1834 publicaba la información del suceso, mediante un comunicado que decía:

“La Fragata de guerra **Lealtad** de cincuenta cañones, que salió de este puerto el 4 del corriente en dirección al Ferrol, volviendo de arribada el 1 fondeó en el Sardinero, más habiendo perdido una cadena por la fuerza del temporal quiso entrar en el puerto. Logró pasar la barra, pero arrastrándola la marea, que bajaba al peligroso punto de Las Quebrantas, no pudo dársele auxilio.

De dos lanchas de la Corbeta de guerra Inglesa *Nimrod*, que se aproximaba para darla un cable y áncora, se perdió la una con catorce hombres, de los cuales sólo uno se salvó. Afortunadamente comenzó a soplar el Sur, y la *Lealtad* se hizo a la mar.

El 12 a las dos de la tarde, cambió el viento al N. O., volvió de arribada y entró felizmente en el puerto, fondeando en el promontorio. Sopló con terrible fuerza el Sur la noche del 12 y la Fragata tocó de popa, habiendo perdido una de sus amarras.

El terror se apoderó de la tripulación: echáronse a tierra los equipajes y desembarcaron marineros y soldados la mañana del 13. El 14 se empezó a desarbolar y recoger los efectos del Buque, cuya operación continúa”.

Ante esta información, que dejaba al Brigadier Don José Morales de los Ríos, que mandaba la fragata y a su tripulación en muy mal estado, salió éste con un comunicado que envió al *Boletín Oficial* para su publicación, escrito en los siguientes términos:

"Señor Editor del Boletín de Santander =

Muy Señor mío:

He visto con sorpresa en su periódico núm. 32, un artículo de la varada y pérdida de la Fragata **Lealtad**, y contiene bastantes inexactitudes. Mi posición a la cabeza

de una porción de Oficiales, tropa y marinería que han arrostrado con valentía y constancia toda especie de riesgos; el honor en el Cuerpo en que sirvo, y mi opinión personal, no me permiten dejar correr ante el público unas equivocaciones que pudiendo ser siniestramente interpretadas, alteren con la más leve sombra el buen nombre de unos individuos que luchando con un horroroso temporal desde el día 6 del corriente inclusive, no han personado medio ni fatiga para salvar la Fragata de su destino, habiendo tenido el pesar después de tantos padecimientos de presenciar su pérdida por no serle posible, como no lo es a nadie, exceder el término de las fuerzas de los hombres =

La Fragata **Lealtad** habiéndose salvado milagrosamente en la barra la noche del 10 del actual, después de haber perdido todas sus anclas y anclotes, dos en la ensenada del Sardinero, los anclotes en la Peña Horadada, y las otras dos anclas en Las Quebrantas al dar la vela, arribó segunda vez a este puerto el 12 a medio día, esperando fundadamente, como lo acreditó la experiencia, que hallaría dispuestos y preparados en él los auxilios que pudiesen proporcionarse para amarrarla:

El viento estaba del N. O. fresco y con ayuda de la marea pudo ganar el fondeadero donde había estado anclada antes, N. S. con la ensenada de La Magdalena, en cuyo paraje se amarró con cuatro anclas y cables, que aunque eran del mayor peso y mina que pudieron encontrarse en este puerto, distaban bastante de estar en proporción con las dimensiones necesarias de los que se necesitan para garantir la seguridad de buque de tanto porte:

Seguidamente y sin el menor descanso se emprendió y realizó la faena de calar masteleros y arriar vergas para evitar ventola, y que sufriesen menores esfuerzos las débiles anclas que la aguantaban.

El viento de N. O. fue cediendo en la noche y principió a soplar del S. con la mayor violencia; una cadena de 16 líneas entalingada a un ancla de 30 quintales engalgada, tendida a este rumbo que era la que constituía nuestra principal seguridad, faltó antes del día y yendo el temporal en aumento de un modo extraordinario se dispararon varios cañonazos y envié un Oficial a tierra para reclamar auxilio, y que viniendo lanchas del país procurasen remolcar la nuestra y tender por largo un ancla que había venido en la noche, y a la cual, aunque pequeña para la Fragata, se había entalingado un cable de cáñamo que se conservaba de ella:

Con efecto, llegaron dos o tres lanchas, pero estando el temporal en su más alto punto de violencia, no les fue posible salir un palmo a barlovento, manifestando sus patrones que se iban a pique, como era verdad, sin conseguir de modo alguno lo que se deseaba:

A este tiempo, sin ceder nada el viento, y más bien cargando de nuevo, la marea bajaba con rapidez; la **Lealtad** arrastró las dos anclas que la sujetaban, pues la otra tendida al N. E. era insignificante; y varó de popa y aleta de estribor; partió su timón a tronco y principió a llenarse de agua:

En estas circunstancias, siendo ya entrada la tarde; conociendo imposible salvar la Fragata, privado de intentar cosa alguna, porque el temporal iba cada vez más en aumento; previendo que si en la noche cedía el S. y se llamaba el viento al 3.º o 4.º cuadrante era muy de esperar que medio llena de agua, sin timón y yéndose a pique fuese arrastrada por la marea saliente a la barra, donde sin utilidad alguna serían víctimas más de 400 hombres, dispuse echar en tierra la gente, cumpliendo con mi deber y con lo dispuesto por S. M. para tales casos, y esto se ejecutó con el mayor orden, saliendo yo el último con los Oficiales cuando quedaban ya ocho pies de agua en la bodega, y manteniéndome en la playa hasta la noche, donde dejé un Oficial de guardia, embarcación y gente suficiente de custodia de la Fragata o la que pudiese ocurrir.

He procurado presentar un bosquejo de los últimos sucesos que ocasionaron la pérdida de la **Lealtad**. Resignado con mi suerte, y descansando en la íntima persuasión de haber hecho los esfuerzos posibles para evitarla, aguardo tranquilo el fallo que debe juzgar mi conducta.

Entre tanto es un deber mío desvanecer la inexactitud con que en el Boletín se refiere esta desgraciada ocurrencia. Diminuto en su relación no comprende por menores que al juicio de inteligentes deben presentar como inevitable la pérdida del buque.

Por otra parte, no fue el terror la causa de que se pusiera en tierra su tripulación. Los mismos hombres que la noche del 10 de Enero, cuando el práctico aseguraba que nadie podía evitar el morir y que efectivamente se libraron de la muerte por una feliz casualidad, y cuando las lanchas del país rehusaban acercarse a nuestro costado por el eminente riesgo de ser envueltos en la catástrofe, que tan de cerca nos amenazaba, los mismos hombres repito que en tan apurado trance miraban con pecho impávido acercarse el fin de sus días, y obedientes a la voz de mando ejecutaron con serenidad las maniobras que produjeron nuestra salvación, no es posible se acobardasen cuando la situación personal de cada uno distaba mucho de ser tan apurada en aquel momento.

Hay una enorme diferencia entre el hablar sosegadamente en tierra, y el luchar a bordo de un buque contra la violencia de un mar embravecido, contra el furor de los vientos desencadenados y sin los auxilios necesarios, cuya falta inutiliza al valor de la pericia.

No teniéndola, es como se censura la conducta de hombres, que en diferentes épocas de su vida han pasado por el crisol de difíciles pruebas.

Ruego a V. Señor Editor dé lugar en su periódico a estas líneas para rectificar las ideas, y ampliar la relación de su número 32 en términos de que aparezcan los sucesos en su verdadero punto de vista. =

Santander, 20 de Enero de 1834. =

José Morales de los Ríos.”

Con el paso de los años se publicó en el libro *Efemérides de la Provincia de Santander* y en el *Boletín de Comercio* de fecha 14 de enero de 1874, conmemorando el 50 aniversario del naufragio de la fragata *Lealtad*, el mismo artículo, que resume con precisión el tema del naufragio, del que hemos conocido dos testimonios de la época, y que dice así:

Enero 13 de 1834.

"Naufraga dentro de la bahía de Santander la magnífica fragata de guerra **Lealtad**, uno de los mejores buques de nuestra Armada; habíase conferido el mando de ella en 1824, época en que se hallaba en construcción, a nuestro ilustre paisano, y, durante muchos años autoridad y muy querido de Santander; D. Joaquín Ibáñez de Corbera y Escalante; más quien sacó por primera vez de puerto el buque, en 26 de setiembre de 1825, fue nuestro también distinguidísimo paisano, don Melitón Pérez de Camino, General muy estimado en la Marina. y cuyo valor militar daremos también a conocer otro día.

El 15 de Mayo de 1833 transbordó a **La Lealtad** el marino que la mandaba el día de su pérdida y el 19 salió de Vigo bajo las órdenes del Jefe de Escuadra D. Roque Guruceta, con el fin de trasladarse a Lisboa, como lo hicieron, para embarcarse allí el serenísimo Señor Infante D. Carlos (Carlos de nuestra infausta primera guerra civil) con su familia y conducirlos a los Estados Pontificios; pero retardada esta operación, por causa del Infante, tuvo lugar entonces la ocupación de Lisboa por las tropas del Emperador D. Pedro, e internándose la corte de D. Miguel, a la que era afecto D. Carlos, se vio la fragata **Lealtad** en la necesidad de abandonar las aguas del Tajo, restituyéndose a Vigo a esperar el curso de los acontecimientos.

Dedicase la fragata después del fallecimiento de D. Fernando VII a cruzar en la costa de Cantabria y en uno de sus viajes, corriendo duros temporales desde que saliera de Vigo, pudo entrar en Santander sin novedad alguna; mas al regresar de nuestro puerto al Departamento, la asaltó un furioso huracán, que la obligó a volver de arribada, contra la opinión, según después se dijo, del entendido práctico de esta ciudad D. Antonio Villanueva.

El temporal furioso que la acometiera al entrar en Santander era un viento huracanado del Sur, que hizo venir a la fragata sobre el arrenal de la Magdalena, donde se perdió. Allí la vimos varada muchas veces; después de alijada, se deshizo, aprovechándose sus cañones y pertrechos, lo mismo que la caoba de que en gran parte estaba construido tan precioso buque.

La mandaba el Brigadier Morales de los Ríos, quien juzgado en el Ferrol en Consejo de Generales, fue, no solamente absuelto sino tratado muy favorablemente calificándose el suceso de lance inevitable de mar; y exento, por lo tanto aquel de toda responsabilidad.

Este mismo Brigadier fue nombrado en diciembre del mismo año 1834, Jefe de las fuerzas navales de la costa de Cantabria, a cuyo efecto vino a esta ciudad en 1.º de enero de 1835, permaneciendo en ella algún tiempo.

Al práctico Villanueva le condecoraron con la cruz de la Diadema Real. “

Naufragios de la Armada Española.

También el famoso historiador Cesáreo Fernández Duro en su libro *Naufragios de la Armada Española: relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*, se hace eco de este renombrado naufragio, y lo hace de esta manera:

Lealtad

"Con orden de dirigirse al puerto de Ferrol, salió del de Santander el 3 de Enero la fragata, de 50 cañones, **Lealtad**, mandada por el brigadier D. José Morales de los Ríos, siendo excelentes las apariencias del tiempo y el viento favorables.

El golfo de Vizcaya, principalmente en el invierno, ocasiona frecuentes cambios atmosféricos, y con ellos temporales tanto más temibles para los buques de gran porte, cuanto que no pueden contar con un solo puerto de arribada; pero en la ocasión presente la brevedad de la travesía y entablado el viento del NE., ofrecían gran probabilidad de hacerla sin accidente. No sucedió así, como vamos a relatar, pues próxima la fragata al meridiano de Cabo Ortegal, quedó encalmada, rolando después el viento al O. con mal cariz, y refrescando considerablemente.

El 4 por la noche era un verdadero temporal que la **Lealtad** capeaba con trinquete, gavia en todos los rizos y cangrejo, recibiendo trabajosamente la mar hasta quedar dormida un momento bajo una ola que destruyó la aleta, llevándose dos botes de los pescantes. Otros golpes de mar aumentaron las averías, en cuya vista y la del sucesivo descenso del barómetro, se acordó, en junta de oficiales, arribar al puerto de salida.

El día 10, verificada la arribada y no encontrando práctico, que no era de esperar saliese en tales circunstancias, fondeó la fragata en la playa del Sardinero preparada para aguantar el tiempo al ancla. Al medio día faltó la cadena de una de estas, partiendo la segunda poco después; pero estaba previsto el suceso y dispuesto convenientemente el aparejo, de modo que en el instante se cazaron las gavias, gobernando, aunque sin práctico, hacia el interior del puerto.

Llegando al sitio que el viento permitió, se fondearon las dos anclas que quedaban, y un anclote con el mejor calabrote que partió en el momento garreando ambas anclas. La situación de la fragata era peligrosa por demás, teniendo por la popa la barra, a que se acercaba por momentos; conservose sin embargo la serenidad y el orden en su tripulación, echando al agua los botes para salvarse, en caso necesario, contando también para el efecto con 8 o 10 lanchas del país y con las embarcaciones de una corbeta de guerra inglesa, que oyendo los cañonazos de auxilio acudían haciendo esfuerzos para prestarlo. Una de estas zozobró en las piedras, perdiendo parte de su esquifazón, con lo que se desalentaron las demás y

la fragata hubo de apelar a sus propios recursos, empezando con método y sangre fría el embarco de la gente.

Habiendo perdido dos botes en la mar, en los restantes no tuvieron cabida más que 70 individuos, quedando a bordo el comandante y oficiales con el resto de la tripulación, esperando tranquilos el regreso, aunque la fragata estaba ya envuelta en la rompiente, pasando sobre ella los golpes de la mar. En tan crítico momento, que todos calcularon el último del buque y de su vida, viendo a pesar de la oscuridad de la noche las piedras que casi tocaban por la popa, tuvo lugar un cambio providencial en el viento, que reanimó los espíritus. Al empezar a soplar del SE. se oyó la voz del comandante, que ordenaba picar los cables y orientar el aparejo, y nunca se vio orden más pronto ejecutada, teniendo esta el satisfactorio resultado de sacar de peligro a la fragata, franqueándola del puerto.

El resto de la noche y día siguiente 11 se aguantó con la vela posible, siguiendo el temporal del O. con gran furia. De todo el velamen solo el velacho de respeto quedó sin rifarse, lo que obligaba al penoso reemplazo de las que se inutilizaban con extraordinaria fatiga de la gente, que disminuida en los 70 hombres que tomaron tierra, sin el menor descanso en tantos días consecutivos, no podían atender a las bombas y a la maniobra.

Reuniose la junta de oficiales segunda vez en la amanecida del 12, y examinando el estado de la fragata, aunque sin anclas ni botes, se decidió intentar de nuevo la toma del puerto de Santander, en la convicción de no poder sostenerse a la capa y en la seguridad de no contar con otro puerto a sotavento.

El buque, perfectamente dirigido, llegó esta vez al interior del puerto, a donde acudieron lanchas con auxilio de amarras que lo dejaron bien asegurado. Así al menos lo creyó su tripulación al entregarse al descanso que tanto necesitaba y era de creer, no estando expuesto con otro viento que el Sur que no era de esperar por el momento. El Sur se presentó, sin embargo, a las dos de la madrugada con fuerza huracanada: se calaron las vergas y masteleros, ejecutando cuánto aconseja el arte marino para fortalecer las amarras; pero ni estas pudieron resistir, ni las lanchas del país que habían preparado otras, se determinaron a barquear. La **Lealtad** fue arrojada sobre la costa del Norte al amanecer del 13, tumbando sobre un costado. Algunos marineros se echaron al agua con cabos, que el abrigo ofrecido por la fragata misma les permitió asegurar en las piedras, y con su ayuda empezó el salvamento, siendo el último que salió de a bordo el comandante. Doce individuos sufrieron fractura de miembros y contusiones graves, pero solo uno pereció ahogado, elogio el más elocuente que pudiera hacerse del orden y disciplina que reinaba en la **Lealtad** y que presidió en su pérdida.

En el Museo naval, salón de generales, existe modelo del tajamar de esta fragata, señalado con el número 520."

Naufraios en la Costa de Cantabria.

Teniendo como base los datos reseñados, y aportando otros muchos de su cosecha quien hace el relato más completo sobre el naufragio de la fragata **Lealtad** es Rafael González Echegaray en su famosa obra *Naufraios en la Costa de Cantabria*. Dice así este autor cántabro en la citada obra:

"La fragata de guerra **"Lealtad"**, del porte de 54 cañones, y que fue una de las mejores de su época, se construyó en 1824 en el Arsenal de El Ferrol, siendo su comandante de quilla, durante la construcción, el Capitán de Fragata lebaniego Don Vicente de la Lama Montes, designado especialmente en el cargo por el Capitán General del Departamento, Don Felipe de Jado Cagigal, también montañés, a cuyo lado se había batido Lama en el Combate de Trafalgar, a bordo del navío *"San Agustín"*, construido en Guarnizo. El 20 de abril de 1894 cedió el mando de la **"Lealtad"** a Don Joaquín Ibáñez de Corbera y Escalante, natural de San Andrés de Luena.

Por Real Orden de 22 de septiembre de 1823 pasa a mandar el buque el Capitán de Fragata Don Melitón Pérez del Camino, natural de Castro Urdiales, quien le sacó a la mar por primera vez el 26 de septiembre de 1825, llevando a su cargo una división naval compuesta de la **"Lealtad"** a su mando, la fragata *"Iberia"* y el bergantín *"Vengador"* y con esta fuerza escoltó un convoy de tropas destinado a Puerto Rico y Cuba, el cual recaló en La Habana, sin novedad, el 18 de diciembre de 1826.

La **"Lealtad"** se mantuvo en aguas de América bajo el mando de Pérez de Camino, efectuando diversas misiones durante una de las cuales, navegando de La Habana a Costa Firme con otras cinco fragatas, fue sorprendida por un huracán tropical, en el que Comandante puso a prueba con el mayor éxito sus excepcionales cualidades de gran marino y hábil maniobrista.

La fuerzas españolas que regresaron a La Habana para reparar los daños sufridos en el temporal, se vieron sorprendidas con la presencia



Retrato de Melitón Pérez del Camino y monumento en Santander a los marinos montañeses que lucharon en la batalla de Trafalgar.

de una escuadrilla del Capitán de Navío David H. Portes, que, situada en la costa norte de Cuba, intentó aprovecharse de la ocasión que le permitía obrar impunemente para proteger el comercio marítimo de los insurgentes mejicanos.

A pesar de ello, el Brigadier Laborde manda arbolar su insignia en la "**Lealtad**" y se hizo a la mar, consiguiendo acorralar a las fuerzas enemigas en Cayo Hueso y bloqueando el puerto durante varios meses.

En 1827 la "**Lealtad**" realizó una misión especial en Veracruz y Golfo de Méjico y, hallándose en La Habana recurriendo el aparejo, se presentó sobre aquellas aguas el bergantín mejicano "*El Guerrero*", de 22 cañones, mandado por el propio Porter. Cumpliendo Pérez del Camino con las prevenciones del Jefe del Apostadero, salió inmediatamente con su fragata en persecución del enemigo y después de una caza inteligente y bizarra, logró alcanzarlo, batirlo y apresarlo, entrando con él en La Habana.

La "**Lealtad**" regresó a España el 29 de agosto de 1828, entrando en El Ferrol. Es curioso observar el destino "*montañés*" de este buque en el que todos sus Comandantes resultan casualmente santanderinos y que habría de perecer, muy en breve, en nuestras propias aguas.

El 15 de mayo de 1833 tomó el mando de la "**Lealtad**" Don José Morales de los Ríos,

"persona muy estimada en la Provincia y por muchos considerado como natural de ella, hijo de Santoña, siendo así que lo era de Cádiz, aunque en Santoña tuviese familia y grandes afecciones el ilustre marino, que fue Jefe de Escuadra distinguido."

Así lo refieren Don Antonio y Don Alfredo del Río en su *Biografía de Marinos Ilustres de la Provincia de Santander*.

El 19 de marzo zarpó de Vigo con destino a Lisboa a las órdenes del Jefe de Escuadra Don Roque Guruceta, para embarcar allí al Infante Don Carlos con su familia, trasladándolos a los Estados Pontificios, pero los rápidos acontecimientos políticos que se desarrollaban en Portugal lo impidieron, y la "**Lealtad**" abandonó Lisboa, regresando a Vigo, sin conseguir su objetivo.

La vinculación del buque a nuestra tierra ejercía con él, por capricho del destino una extraña atracción hacia estas costas. En efecto: la "**Lealtad**" pasa a integrar la denominada Fuerza Naval de Vigo, encargada de defender los intereses de la Reina Isabel II durante la primera Guerra Carlista en las aguas del Cantábrico. En realidad las actividades carlistas en la mar se limitaron a la acción del desembarco en Oriñón con el amago de asalto a Castro-Urdiales y el forzamiento del bloqueo isabelino con buques cargados de armas y pertrechos destinado a los puertos vascongados; tan sólo el General Zabala organizó en Mundaca una pequeña fuerza naval sutil compuesta de tres trincaduras armadas en guerra.

Destruída la partida de Merino, y alguna más, se disuelve la Fuerza Naval de Vigo y se envía a Santander la fragata "**Lealtad**" y el bergantín "*Guadiana*", de 15 cañones, pequeño, viejo y mal provisto, según dice Don Carlos Vila en sus *Apuntes para la Historia de la Marina Isabelina*. Ambos buques tenían por misión la vigilancia de la costa cantábrica, la represión del contrabando destinado a las fuerzas carlistas principalmente en las provincias vascas, y su base había de ser

nuestro puerto. Pronto se vio que la dureza de estas costas y la dificultad que suponía tomar Santander con determinado tiempos, recomendando retirar a la fragata que debería de poder entrar y salir en cualquier momento, con libertad absoluta de maniobra y ello suponía para el buque muchas veces situaciones bastante comprometidas.

Total, que el Brigadier Don José Morales recibió orden en Santander de abandonar el puerto como base de sus cruceros y regresar a El Ferrol, cabecera de Departamento, lo que intentó poner en práctica el día 4 de enero de 1834 por la mañana,

"siendo excelentes las condiciones del tiempo y el viento favorable entablado fresco del Nordeste que prometía travesía rápida y sin accidentes."

Pero ya es sabido lo poco de fiar que son en invierno en nuestra costa los tiempos del primer cuadrante; en realidad puede decirse que son como un retiro entre dos temporales; y así sucedió que el día 5 por la noche la fragata llega a una sospechosa zona del calmas y mal cariz en Cabo Ortegal y, enseguida, rolando los vientos al cuarto cuadrante van a más paulatinamente hasta entablarse duros y muy duros y terminar designado en pleno temporal. La "**Lealtad**" tuvo que ponerse a la capa con trinquete, gavia arrizada y cangreja, aguantando la mar que la produjo varias averías, entre ellas la pérdida de dos botes arrancados de cuajo.

Las averías se van sucediendo continuamente y el comandante reúne por fin junta de oficiales que acuerdan regresar de arribada a Santander, ya que era imposible hacer avante, el barómetro seguía bajando y el único puerto relativamente asequible en toda la costa era el nuestro.

El día 11 llega a Cabo Menor, *"y no encontrando práctico, que no era de esperar saliera en tales circunstancias, dio fondo en el abra del Sardinero, preparada para aguantar el tiempo sobre las Ancas."*

En esto del práctico no hay unanimidad, pues si bien el entrecomillado pertenece a Fernández Duro, Don José Antonio del Río dice que la decisión de la arribada a Santander se tomó

"contra la opinión del entendido práctico de esta ciudad Don Antonio de Villanueva, que iba en ella." (la fragata).

Don Germán del Río en sus *Apuntes para la historia del Puerto*, no cree probable la presencia del tal práctico a bordo analizando ponderadamente lo hechos y se inclina por la versión de Fernández Duro, apoyándose entre otros argumentos en la condecoración de la Diadema Real con que la Reina distinguió a Villanueva por su participación en los hechos, lo que no hubiera sido lógico si hubiera obrado en abierta contradicción con el mando naval del buque.

Siendo cerca del mediodía, le falta la cadena de un ancla y, en seguida, la otra. El buque estaba preparado para este momento, porque cazó rápidamente el aparejo y acomete la entrada del puerto, única alternativa posible a tales circunstancias. Y no fue mala ni mucho menos la maniobra efectuada por su comandante.

El buque pasó felizmente la barra, si bien por faltarle la virada no tiene más remedio que dar fondo con un anclote y los de fortuna al escasear en viento y tenerle de proa. El barco iba garreando peligrosamente hacia las Quebrantas por la fuerza del viento y, sobre todo, por el correntín de la marea vaciante, y empezó a disparar cañonazos, solicitando auxilio del puerto. Su situación era comprometida; casi desesperada; pero despreciando el propio riesgo salieron en su auxilio, desde la ciudad, ocho o diez lanchas y dos embarcaciones de la goleta de guerra "*Nemrod*", que estaba en Santander.

Cuando intentaban los ingleses fondear otro anclote a barlovento, para luego llevar el chicote a la "**Lealtad**", con objeto de virar desde a bordo y aguantar el buque, uno de los botes se fue sobre las peñas de la península de la Magdalena, zozobrando y ahogándose trece hombres, salvándose a nado uno tan sólo. El esfuerzo abnegado y heroico de la tripulación inglesa resultó inútil y el desaliento cundió entre la tripulación de la fragata española, que ya había empezado a tocar fondo.

La "**Lealtad**" arrió sus propios botes y entre ellos y las embarcaciones de tierra se consigue evacuar a setenta hombres de la dotación, mientras los golpes de mar empiezan a pasar por encima del buque. Y así llegó la noche.

A bordo quedaba la oficialidad y el resto de la tripulación, esperando el regreso de los botes de tierra, y, cuando ya desesperaban de su salvación, pues la mar iba a más y maltrataba el buque sin piedad, se produce un repentino recalmón con salto de viento al Sueste. Inmediatamente se ordena picar los cables del fondeo, filar la cadena por chicote y bracear el aparejo, con lo que, coincidiendo con un buen punto de marea, el buque se ve milagrosamente a flote, fuera de peligro y aproado al abra. Se hace a la mar y se mantiene voltejeando en las proximidades del puerto, aguantándose.

La dotación en cuadro a extenuada, el casco maltratado y el aparejo y trapo materialmente deshechos no permitieron otra solución que intentar ganar de nuevo la bahía, y más al Este de Santander era imposible encontrar un fondeadero seguro en tales condiciones, por lo que la Junta de Oficiales, el día 12, con las primeras horas de la mañana decide hacer nuevamente por el puerto.

Esta vez la maniobra, que se efectuó sobre las dos y media de la tarde aprovechando un momento feliz de viento y marea, resulta bordada y el buque toma la virada, puntea la canal y da fondo felizmente en el tenedero del Promontorio "*donde acudieron lanchas con auxilios de amarras que lo dejaron bien asegurado.*"

Pero estaba escrito que la "**Lealtad**" no había de sobrevivir aquel temporal y así, cuando ya estaba definitivamente a salvo, en la tranquilidad de la bahía, vino lo imprevisto en forma de un Sur huracanado que se presentó a las dos de la madrugada del día 13.

El azote bíblico de Santander saltó a media noche con el repunte de la marea, cuando todo era silencio y apenas si se descubría alguna estrella entre los rasgones

de las nubes amontonadas por el Noroeste sobre la costa. Empezó con un latigazo cálido sobre la tersura de la bahía en calma; la ráfaga era espesa y dura, inquieta y corta, como una llamada seca con los nudillos del paisaje. El espinazo negro de Cabarga, mucho más negro aún se agrandó en la sombra, acercándose peligrosamente y la tangencia de su base en la punta del Acebo se presentía al alcance mitológico del brazo, por gracia rabiosa del Sur, eterno dios malo de la ciudad, desatado en siglos para jugar con ella, burlarla, abrazarla, abatirla, poseerla, quemarla en su fuego.

La mar se fue rizando peligrosamente con los primeros soplos vacilantes; luego comenzó a cantar la jarcia y el paso del aire sobre las amuradas preludiaba armonizando la sinfonía apocalíptica. Empezaron a blanquear borregos en la oscuridad de la noche y la **"Lealtad"**, dócil, borneaba a fil de viento con su bauprés clavado en la enfilación de Guarnizo y sus galopes al cielo, pidiendo el último milagro. A los pocos minutos el Sur frescachón fue duro, luego muy duro, después entró en esas convulsiones epilépticas de las noches de Santander cuando el aire es un puro alarido, la bahía se arbola en mares rabiosas y la ciudad muerta y recogida se estrecha en sus calles al abrigo de la Catedral para defenderse mientras la furia del cielo se clava como agujas macizas de viento por los tajos de las bocacalles del muelle.

La **"Lealtad"**, aproada al viento en cuanto se lo permitían sus anclas de fortuna, fue garreando hasta tocar de popa la lastra de la Punta San Marcos del Promontorio, mientras la iban faltando los cables de fondeo.

Entre que la dotación de a bordo estaba en esqueleto y además terriblemente fatigada por las peripecias sufridas y que lo intempestivo de la hora les sorprendió disfrutando del bien merecido descanso, es lo cierto que en el buque se produjo un movimiento de desconcierto traducido en el consiguiente abandono, en cuanto la fragata asentó bien el codaste sobre las peñas. Fernández Duro dice que aún dio tiempo a calar masteleros y vergas antes del abandono del buque y que al encallar éste en el perfil Norte de la bahía, no pudiendo barquear las embarcaciones del país por la mucha mar y viento reinantes, la **"Lealtad"** se quedó tumbada sobre un costado. Algunos marinos se echaron al agua y aprovecharon el sotavento que les daba el propio casco de la fragata, consiguieron llevar a tierra varios cabos, a través de los cuales se logra evacuar toda la dotación, saliendo el último el Comandante; sólo se registró un ahogado y doce contusos en estas operaciones de evacuación del buque.

De todo hubo en la viña del Señor al llegar la hora crítica, pero habida cuenta del estado físico y moral de la dotación cualquier movimiento de pánico colectivo está bien disculpada juzgando la cosa con frialdad. El *Boletín Oficial de la Provincia* dice que *"el terror se apoderó de la tripulación y echáronse a tierra los equipajes y desembarcaron marinos y soldados"*, así lo copió toda la prensa diaria de España en aquellos días. Es probable que este juicio pecase de severo.

El día 14 se comenzó a desarbolar y recoger los efectos; más tarde, considerándose el buque definitivamente perdido, se le aserraron los palos y se le alijó de todos sus

cargos y pertrechos con ánimo de intentar reflotar *"el casco para su composición que se ignora si está o no roto. Se dice que hay quien da cuarenta mil duros por el casco si se remata"* (Boletín Oficial de Santander, 20 de febrero).

Pero no se sacó el casco; tan solo los cañones y diversas piezas de caoba de la construcción del buque fueron recuperados, depositándose en varios almacenes de Santander. La pólvora salvada se almacenó en la ciudad y el lastre en Guarnizo. Pero como al parecer las defensas del puerto no ofrecían al gobierno ninguna seguridad, cómo estarían ellas, contra alguna posible escaramuza marítima de las fuerzas del Pretendiente, se acordó fletar la fragata *"San Juan"* en la que se almacenaron todos los efectos salvados de la **"Lealtad"**. La *"San Juan"* sirvió después en el mes de septiembre de barco-cárcel en nuestra bahía y allí se recluyeron doscientos cincuenta prisioneros carlistas cuando el intento de ocupación de la ciudad amagado por Don Cástor Andéchaga. El *"San Juan"* estaba mandado por el Teniente de Navío Don José Solar y Sandes y ya vimos en otro capítulo cómo más tarde pasó a mandar el famoso vapor de guerra isabelino *"Mazepa"*.

Del valioso archivo particular de Don Fernando Barreda se concluye que *"Don Modesto Fernández en nombre de la Real Hacienda en Santander convenía el 10 de mayo de 1834 con el capitán del bergantín-goleta "Carmen", Don Juan José Echevarría, el transporte a El Ferrol de los efectos almacenados en la plaza procedentes del "Lealtad", lo cual no concuerda del todo con la información anterior relativa al "San Juan".* Lo cierto es que por una Real Orden de 12 de marzo, Su Majestad la Reina Gobernadora ordenó que con toda la economía posible se fletasen buques para transportar a El Ferrol dichos efectos. En el *"Carmen"* se embarcaron los pertrechos extraídos desde el mamparo de la cámara al rancho de proa; se entregaron al Comandante General del Apostadero y se pagó por el flete 7.570 reales de vellón, a ochenta reales por tonelada.

El 26 de junio se transportan seis cañones de a 24 y los masteleros y se pagan 4.000 reales. El 26 de junio el quechemarín *"Eduardo"* carga otros 20 cañones de a 24, las vergas de velacho, cureñas y el cargo del piloto, cirujano y capellán a cambio de un flete de 6.000 reales. El 15 de junio *"La Fermina"* trasporta diecisiete cañones de a 12, veinte cureñas, pipería y restos de jarcia, dos piezas de arboladura y otros efectos por un flete de 4.000 reales.

La **"Lealtad"** fue sustituida en sus funciones en la costa cantábrica por el bergantín *"Guadiana"* que malamente desempeñó su misión, puesto que el 30 de enero de 1834 el cabecilla carlista Zabala organizó en la ría de Guernica un importante desplazamiento de tropas por vía marítima, y el 30 de mayo se *"colaba"* en Zumaya un importante cargamento procedente d Ámsterdam destinado a la facción.

El 30 de abril se vuelve a organizar de nuevo la fuerza de Vigo, integrada por el bergantín *"Guadalete"*, la fragata *"Perla"* y las goletas *"Mahonesa"* y *"María"* al mando del Capitán de Navío Don José del Río Eligio.

El Brigadier Chacón que se hizo cargo de la Jefatura de las fuerzas el 15 de noviembre ordenó utilizar los cañones procedentes de la **"Lealtad"**, juntamente con otros de la fragata **"Perla"** y varios que existían en La Cavada para armar algunos buques fletados, entre los cuales se destacaron el **"San José"**, el **"María"** y el **"Leopoldino"**; y dicen:

*"Que la escuadrilla integrada por los pequeños vapores de la Empresa de Guarda Costas y los de la Diputación del Señorío de Vizcaya fue reforzada con la lancha de la fragata **"Lealtad"** (!!) naufragada en la bahía de Santander el 13 de enero anterior."*

El Comandante Morales de los Ríos fue absuelto en el Consejo de Guerra de oficiales generales y en él se calificó la pérdida *"de lance inevitable de mar"*. En diciembre de 1834 el Brigadier fue nombrado jefe de las Fuerzas Navales de Cantabria, regresando a Santander el 1 de enero de 1835 en donde fijó su residencia mientras se mantuvo en el desempeño de su cargo.

Entre la playa de los Peligros y la de la Magdalena, en el mismo brazo de la Punta de San Marcos, a treinta metros de ese desembarcadero nuevo con rampa de verdín en zig-zag, está enterrado el casco de la fragata de guerra **"Lealtad"**; le dan guardia de honor con más de un siglo de distancia, las parejas tiernas sentadas en la cornisa de Reina Victoria y la bulla veraniega de los bañistas indígenas acorralados en la playa con piedras y caloca, exótica y triste, que cantó con versos entrañables el gran poeta Gerardo Diego: *"Los Peligros"*.



La fragata de guerra "Lealtad" construida en 1860, que sustituyó a la hundida en Santander.

AÑO 1836

LANCHA “SAN JOSÉ”

Arribada

Nacionalidad: Española

Capitán: Juan de Archegui

Origen - Destino: Santander - Castro Urdiales y Bilbao

Carga: Harina

El día 5 de mayo de 1836, compareció en Santander ante el escribano y testigos, Don Juan Archegui, de la matrícula de Castro Urdiales, y patrón de la lancha “**San José**”, quien bajo de juramento que hizo voluntariamente, declaró lo siguiente:

“Que teniendo dicho buque sano y estanco, provisto y habilitado de todo lo necesario para navegar, recibió a su bordo en este Puerto un cargamento de Harina y otros efectos, para conducir a dicho Castro y al de Bilbao, con cuyo objeto se hicieron a la Vela a las cinco y media de la mañana de este día con mar bella y tiempo bonancible:

Pero habiendo variado al llegar al Cabo de Latas y Galizano, le sobrevino una mar tan gruesa del viento “Norueste”, que le entraba al agua de popa a proa, en términos de que a pesar de las eficaces diligencias y precauciones que se tomaron para evitar una medida que fue preciso después adoptar para salvar las vidas, cuyo eminente riesgo tocaba cerca la tripulación y pasajeros, mayormente cuando por el viento contrario y gruesa marejada, no podía dar la proa a tierra, arrojando en consecuencia al mar en sacos, de acuerdo con la tripulación y pasajeros, ciento cuarenta y cuatro arrobas de Harina, cuatro sacos de cacao, ocho de azúcar, seis de Tocino, y algunos sacos de Garbanzos:

Que con tal alijo hubo de quedarse la Lancha para poder ser gobernada, pero no en términos de proseguir el viaje por las fuertes mares del dicho viento “Norueste” que la confundían; por lo cual, de acuerdo de su tripulación determinó volver a este Puerto de su salida, único en el que podía refugiarse, y en el cual logró entrar a las tres de la tarde del día de hoy:

Que por la sucinta relación que deja hecha, se viene en claro conocimiento que todo lo arrojado al mar, fue preciso e inevitable para liberrar las vidas, Lancha y resto de su cargamento: y para que no se repita ni haga cargo de su importe, ni del de la avería que necesariamente ha de haber sufrido lo salvado, así como tampoco de esta forzosa arribada, se presenta ante mí en tiempo y forma dentro de las veinte y cuatro horas legales a protestar, como solemnemente protesta, una, dos, tres y las demás veces necesarias, contra el mar, vientos, contrarios, cargadores, aseguradores, recibidores y demás contra quien protestar le convenga, para que sea de su cuenta, como verdaderos causantes y responsables y no del compareciente, por no haber dado motivo a ello ni podido evitarlo.”

En iguales términos declararon Manuel Bastida, pasajero, vecino de Plencia; Manuel de la Brena y Pedro Gil, marineros de la expresada lancha.



Año 1837

CORBERA "AMISTAD"

Naufragio

Nacionalidad: Española

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

Informe del Capitán de Navío y

Comandante de Marina de Santander

Don Diego Méndez Casariego

Año 1878

"El año 1837 entraba de arribada en el Puerto de Santander la Corbeta **"Amistad"**, con temporal del N.O.; bajaba el agua y tuvo que fondear N. - S. con la boca del Puerto. A las 4 o 5 horas el buque se había ido sobre las Quebrantas pereciendo toda la tripulación menos dos hombres. El padre de su desgraciado Capitán se hallaba en Puerto mandando el *"Rosarito"* y salió a socorrerlo en un bote de cuatro remos, sin conseguir más que hablar con él y tener la pena de presenciar su muerte.

Según la opinión de personas prácticas que recuerdan el suceso, todos se hubieran podido salvar a contar con una buena embarcación salvavidas.

AÑO 1838

QUECHEMARÍN “HECCE HOMO”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco Antonio Sanjurjo

Origen - Destino: Cillero - Santander

Carga: Batatas, habichuelas, maíz y otros efectos

El 27 de abril de 1838, compareció en Santander ante el escribano de Marina y testigos, Don Francisco Antonio Sanjurjo, capitán del quechemarín español nombrado **“Hecce Homo”**, de la matrícula de Vivero, quien bajo del juramento que hizo voluntariamente declaró en estos términos:

“Que teniendo dicho buque sano y estanco de Quilla, costados y cubierta, tripulado, provisto y habilitado para navegar, recibió a su bordo en el Puerto de Cillero un cargamento de batatas, habichuelas, maíz y otros efectos, para conducir a éste, con cuyo objeto se hizo a la vela de aquél a las once de la mañana del día veinte y uno del que rige, con tiempo favorable y mar bella:

Habiendo seguido así hasta las siete de la tarde del mismo día en que, hallándose paralelo con Ribadeo, sobrevino viento “Norueste” tan sumamente fiero que le obligó tomar rizos a todas las velas y correr con el Trinquete, tomados igualmente los rizos:

Que de esta manera vino acosado de las mares y furioso viento hasta el sitio que se denomina La Lata, de la barra de este Puerto, siendo como las dos y media de la tarde del siguiente día veinte y dos, en donde, habiendo necesidad de cambiar el aparejo mandó izar la mayor o Tallaviento que fue rifado inmediatamente, disponiendo en consecuencia arriar las vergas para que no sirviese, como sirvió, de perjuicio, y corrió con el Trinquete sólo hasta la punta de la misma barra, donde dio fondo porque bajaba la mar y el viento les daba ya de Proa:

Que pareciéndole que el buque en aquel sitio podía estar en riesgo, dispuso que los tres marineros de abordó pasasen con el bote a tender un Anclote con dos estachas para hacerse un poco más a barlovento, porque el viento era fuerte y la marejada muy gruesa:

Siendo como las cuatro y media de aquella tarde, sobrevino un chubasco con viento duro que los abatió con el mismo bote a la vista del compareciente, que no pudo evitarles esta desgracia, sin embargo de sus buenos deseos y natural sentimiento que le causó:

Que a las nueve y media faltaron los dos cables del buque, y viéndose ya perdido dispuso, con el auxilio de los sobrecargos José Manuel Baltar y Salvador Durajo, y el pasajero Juan Coaña dar a la costa embarrancando el buque, como se verificó a cosa de las diez de aquella misma noche, logrando así salvar las vidas a beneficio de una vaciante resaca:

Que en un estado tan triste y no pudiendo favorecer al buque ni su carga, fueron a la Venta del Puntal a guarecerse, donde pasaron la noche; y al día siguiente, ya se vio hecho pedazos el Quechemarín, habiendo perdido viendo si podía salvar alguna cosa; y no habiendo producido ningún resultado favorable, se embarcó para el Puerto desde dicho Puntal a las cuatro de la tarde del día de ayer:

Que por la sucinta relación que deja hecha, se viene en conocimiento que tanto el naufragio de los marineros de su buque, que se llamaban Manuel Sánchez, Juan Antonio Fernández, y Juan Sánchez Luarca, de la matrícula de dicho Puerto de Cillero, como la pérdida del Quechemarín de su mando y propiedad nombrado **“Hecce Homo”** con su cargamento, han sido irremediables.

Y para que no se le repitan ni haga responsable, se presenta ante mí en tiempo y forma dentro del término legal, a protestar como solemnemente protesta, una, dos, tres y las demás veces necesarias por derecho, contra el mar, vientos contrarios, cargadores, fletadores, y demás contra quien protestar le convenga, para que sean de su cuenta, como verdaderos causantes y responsables, y no del compareciente, por no haber dado motivo a ellas ni podido evitarlas.”

En iguales términos declararon los cargadores Manuel Baltar y Salvador Durajo, vecinos de la Villa de Vivero; fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta Don Manuel Sancifrián, Don Romualdo Alaejos y Don José Arias, vecinos y natural de la ciudad de Santander.

AÑO 1839

POLACRA “JUANITA”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ramón Bertrán

Origen - Destino: Barcelona, Tarragona, Valencia y Cádiz - Santander

Carga: Aguardiente, pipas de vino, arroz y cacao

El día 15 de diciembre de 1839 compareció en Santander ante el escribano de Marina y testigos, Don Ramón Bertrán, capitán de la polacra mercante española nombrada **“Juanita”**, el cual, bajo del juramento que voluntariamente hizo manifestó lo siguiente:

“Que teniendo dicho buque sano y estanco de quilla, costados y cubierta, tripulado, provisto y habilitado de todo lo necesario para navegar; se hizo a la vela del Puerto de Barcelona con tiempo favorable y mar bella el diez de octubre último, llegando al de Tarragona el once del mismo:

Que en éste cargó Aguardiente y vino en pipas, habiendo salido el veinte de dicho mes y entrado en el de Valencia el veinte y ocho del propio, cargando una partida de arroz con destino a este de Santander; y a cuyo fin se hizo a la mar el día veinte y cinco, también con buen tiempo; pero habiendo variado le fue forzoso arribar al de Málaga el día dos del siguiente mes de Noviembre:

Que en el expresado Puerto se mantuvo aguardando buen tiempo y sin malograrle salió el doce del citado mes también con tiempo bonancible, pero habiendo asimismo variado le fue forzoso igualmente arribar el catorce de dicho mes al Puerto de Cádiz:

Que en éste recibió a flete una partida de Cacao para conducir a Coruña, con cuyo objeto se hizo a la vela el veinte y cinco sin malograr tiempo ninguno, habiendo entrado en referido Puerto de La Coruña el diez y siete de Diciembre, después de experimentar en su embarcación diferentes vientos contrarios:

Que en La Coruña descargó el Cacao y cien sacos de arroz que para allí traía a flete, y sin “desperdición” de tiempo se volvió a hacer a la mar para este Puerto de su destino el veinte y dos de mencionado mes:

Que a las doce del veinte y cuatro de citado mes le cargó un temporal tan furioso, hallándose a sus inmediaciones, que se vio obligado a intentar coger el Sardinero; pero no le fue posible porque le sobrevinieron tres fuertes golpes de mar, faltándole la virada, y hubo de dar fondo a la entrada del Puerto, sin serle posible seguir más adelante:

Que a las diez horas de estar fondeado, dio una “culada” el buque y le faltó el timón:

Que en este estado tan crítico, pues que las encrespadas mares cruzaban incesantemente sobre cubierta, y el desecho temporal iba a hundir por momentos el barco, pereciendo irremediabilmente cuantos a su bordo se hallaban; y para salvar sus vidas, determinó con acuerdo de su tripulación picar los cables, y que el buque embarrancase y encallara en la playa del Puntal de Somo, siendo la una de la tarde, logrando así salvar no sólo sus vidas sino gran parte del cargamento:

Que habiéndose convencido de las grandes dificultades que presentaba la operación de sacar la Polacra del paraje a donde la mar la arrojó, muy afuera del Agua, sobre un gran sable de Arena, se resolvió días después a ejecutarla por empresa, y a este fin contrató con Don Antonio de Pellón, vecino del lugar de Somo, quien a pesar de las diligencias que ha practicado y practica, cada vez se presentan grandes dificultades que hacen temer no poderse sacar referido buque, pues que se halla bastante estropeado:

Que por la relación que deja hecha, se viene en claro conocimiento que la Polacra de su mando denominada “**Juanita**”, ha padecido una considerable avería; y para que no se le repita ni haga cargo de la que resulte, se presenta ante mí a protestar; como solemnemente protesta, contra el mar y vientos contrarios, cargadores, fletadores, recibidores, aseguradores, y demás contra quien protestar le convenga, para que sea de su cuenta, c o m o verdaderos causantes y responsables, y no del compareciente, por no haber dado motivo a ella ni podido evitarla.”

En iguales términos declararon Don Juan Bautista Busch, Celestino Gizen y Antonio de García, piloto y marineros de la expresada polacra; fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don José Arias, Don Vicente Herrero y Don Marcos Cuesta, naturales de la ciudad de Santander.



AÑO 1841

BERGANTÍN “JOSEFINA”

Naufragio

Nacionalidad: Francesa

El 27 de noviembre de 1841 publicaba el **Boletín Oficial de la Provincia de Santander** el anuncio de subasta de los restos del bergantín francés Josefina varado en el arenal de Somo.



AÑO 1845

QUECHEMARÍN “AMADORA”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ramón Gayo¹

Origen - Destino: Llanes - Santander

Carga: Carbón y chacolí

En el libro *Crónica de la provincia de Santander*, publicado en 1891, conocido también como *Efemérides*, relatando lo ocurrido en la bahía de Santander el día 6 de noviembre de 1845, se hace una serie de consideraciones de la situación de los barcos que arribaban a la capital, casi todos a vela y algunos pocos ya movidos por el vapor, y las dificultades que encontraban a causa de los vientos que en muchas

ocasiones les llevaban hasta el sitio de Las Quebrantas; todo ello venía a colación por la pérdida el día mencionado del quechemarín “**Amadora**”, que describe así:

“La Religión, que tanto nos enseña en cuanto se relaciona con las conveniencias naturales del hombre, señalándonos los límites del dolor, de la pena, de la satisfacción y del contento, nos dice que no seamos exagerados en la aflicción y que el luto y el llanto tengan su término; y si esto no sucediese, nuestra vida no sólo sería valle, sino que mejor sería mar de lágrimas.

Hay dolores que llamaremos particulares y son aquellos que se sienten cuando sufre o nos falta una persona muy allegada de nuestra familia; y los hay, digámoslo así, sociales y son los que sufren personas extrañas pero cuya desgracia por una circunstancia cualquiera es sentida y referida y comentada por todos.

Cuando de alguna de esta clase tenemos nosotros que dar cuenta, hacemos cuanto está de nuestra parte para transportar nuestra imaginación al momento mismo en que se tuvieron las primeras noticias de ella y procuramos identificarnos con aquel dolor como si acaeciese en el momento mismo que lo escribimos.

De algunas de estas desgracias nos hemos ya ocupado, y de otras nos ocuparemos.

En la época en que ocurrió el accidente que vamos a referir, apenas nos era conocido en estas costas un buque de vapor, los medios auxiliares eran escasos y no siempre eficaces, y las pérdidas de buques de todos portes, muy frecuentes, pero muchas de estas juntas no equivalían a las que hoy leemos muy a menudo sucedidas en un descarrilamiento de tren, o en el choque de dos vapores en el mar, donde en un instante dejan de existir centenares de personas.

Pero el dolor, así y todo, no es más intenso que el que sentía antes de la propagación del vapor en trenes o en vapores; acaso no lo es por la repetición horrible de los siniestros a cuyas relaciones terroríficas nos hemos poco a poco venido acostumbrando, familiarizándonos con la desgracia ajena, y porque raro es el día que el telégrafo no nos anuncia que en alguna parte del mundo hubo hace uno o dos días una verdadera catástrofe.

Las costas de nuestra bahía, particularmente las del S., han presenciado infinitas desgracias parecidas a la que vamos a recordar: nosotros hemos visto en ella dos pérdidas totales, la acaecida el día 13 de marzo de 1834 a la magnífica fragata de guerra **Lealtad**, cuyos pormenores referimos en efeméride de aquella fecha, página 9, en cuyo naufragio no hubo que lamentar desgracias personales, y el que a corta distancia de aquel suceso ocurrió en el día de la presente efeméride ocasionando varias muy sensibles y desgarradoras desgracias, más desgarradoras por las circunstancias de cuatro de sus náufragos:

Por regla general piérdanse buques en la costa N. con los vientos del S y en la del N. con temporal de N. O., siendo las pérdidas más frecuentes en esta costa en el banco de “Las Quebrantas”, verdadero escollo de arena, adonde han ido a estrellarse multitud de buques y a perecer infinitas personas, lo que ya no sucederá con tanta frecuencia, como nosotros lo hemos visto, por haber disminuido muchísimo la navegación de buques de vela y ser facilísimo a los de vapor salvar

los inconvenientes que había para los de vela, y porque la Junta local de salvamentos hace cuanto puede para poder llenar sus nobles y humanitarios designios.

Antes, es decir, en la época en que se refiere la triste efeméride que vamos a hacer había que sufrir el dolor de ver perderse buques en Las Quebrantas sin poder prestar, en infinitos casos, ningún auxilio, y también, esto es mil veces peor, de ver ahogarse a infinitos náufragos que con el grito en el cielo y los brazos en la misma dirección, le pedían y se les oía, siendo vanas sus súplicas porque para aquella rompiente, en ciertos casos, no cabía entonces más auxilio que el de Dios: hoy los hombres pueden prestar alguno también, y el vapor hace más raros los casos.

Para prevenirse de los vientos duros del S. al SSO. y marea entrante era regla general que el buque ganara sobre bordo a pasar mura estribor por sotavento y rascando cuanto se pudiera la “Peña Corvera”, faralloncito al E. de la isla de Mouro y muy próximo a ella, y siguiendo la bordada del SE. hasta estar a dos cables y medio de la playa del Puntal, en cuyo caso se tiene ya montada la isla de Santa Marina. Esta bordada de dos cables y medio será sólo cuando esté la mar bella, pues en habiendo mar hay que virar antes en razón a romper a mayor distancia de los dos cables y medio expresados. La virada debe hacerse por avance de la vuelta del O. con buena preparación y gran cuidado para que no falte aquélla. Amurado por babor ceñirá todo lo posible y seguirá la vuelta del O. procurando no llegar a unir la enfilación de la farola por el almacén de “Cabo Menor”, pues poco antes de unir estas enfilaciones debe arribar para librarse del banco de Las Quebrantas hasta poner la Horadada por San Martín, en cuyo caso, dice el folleto que nos sirve de guía para estas noticias, ya esta zafó y puede orzar cuanto le dé el viento.

Amurado por babor, seguirá el buque en vuelta del O., y si el bordo no le diese más que para rendirlo sobre la punta del puerto, virará por avance y desatracado de la punta lo suficiente para el caso de que faltando la virada se pueda hacer por redondo, cuyo incidente se evitará en lo posible a causa de que, si sucede se hace indispensable el arribar para fuera de la barra y volver a rascar como antes por sotavento de la “Peña Corvera” amurado por estribor.

Desde sotavento del islote “Corvera”, se recomienda seguir todo lo posible la vuelta del segundo cuadrante a pesar de la arribada que hay que hacer después de algunas circunstancias, siempre a precaución de alguna escaseada de viento que pueda sobrevenir, por lo interesante que es montar francamente a Mouro.

Teniendo presente el agua que hay sobre Las Quebrantas que manifiesta el plano en bajar de marea viva, el estado de la marea a la hora en que se verifica la entrada, el de la alteración de la marea y lo que cale el buque, se puede en muchas ocasiones cuando se reúnen estas buenas circunstancias para pasar por encima del banco de Las Quebrantas con toda seguridad.

Hecha la virada por avance a la inmediación de la punta del Puerto, se ceñirá mura estribor hasta llegar el buque a dos cables y medio del Puntal, que se revirará con

esmero por avance. Si da el viento para pasar lo menos a un cable por barlovento de La Horadada, se seguirá el bordo cuanto se pueda y según se dirá.

Si se observa que al aproximarse a La Horadada, va escaseando gradualmente el viento, se dará otro bordo hacia el Puntal. Pero antes de empeñarse, mucho más si no hay confianza en la maniobra o las propiedades del buque que aseguren la virada por avance, se dará fondo a distancia proporcionada para poder arriar cable y asegurarse con otra ancla según la fuerza del viento, porque ésta suele cargar con dureza, particularmente en invierno, y se puede filar hasta ponerse bien cerca de “La Horadada”, por ser hacia esa parte muy limpia la Peña.

Si montare el buque “La Horadada” se continuará ciñendo lo posible hasta enfilar la Punta de Peña por Peña Castillo o hasta situarse al S. E. del Promontorio, en cuyos casos se virará y baqueará con gavia o velacho, proa al segundo cuadrante cuando sea el viento manejable y se tenga confianza en las propiedades del buque. Si así no fuere, lo mejor es fondear enfilando la punta N. de la isla de Santa Marina por la del Puerto con la mejor ancla; enseguida y para guñar con el buque al NE. se acuartelará el contrafoque a estribor si fuere necesario, y arriando cable en distancia proporcionada, se dará fondo a una segunda ancla promediando luego las bitaduras de los cables según convenga.

Tales son las prescripciones de la experiencia y de la ciencia y que el buen sentido de las personas imperitas en la materia puede hacer comprender fácilmente si conocen la índole del impetuoso viento S. en nuestro puerto, su dirección y la situación de la bahía:

Para hacerlas públicas, la Dirección de Hidrografía publicó en la Imprenta Nacional, Madrid, 1843, un folleto titulado: Descripción del puerto de Santander, e instrucción para la entrada y salida en él, que contiene indicaciones tan convenientes y oportunas que el no seguir las por ignorancia, por descuido, o por imposibilidad es condenar al buque a su pérdida total y a los navegantes a la casi seguridad de perecer.

Y asentadas las precedentes observaciones y premisas, vamos a manifestar en muchas menos líneas, contra las reglas acaso de la estética, el suceso que nos hizo entrar en ellas, suceso triste, trágico, patético que recordamos perfectamente, como recordamos la tristeza popular que produjo.

El día 30 de Octubre de 1845 salió de Llanes una pequeña embarcación; no podremos precisar si un quechemarín, patache o goletilla, cuyo nombre era **Amadora**, de la matrícula de Castropol, y a cuyo bordo venían en capitán y segundo don Ramón y don Pedro Gayo¹ y dos hermanas de éstos, de 18 y 22 años respectivamente, cuatro marineros y el muchacho de cámara, motil, llamado Ramón Bermúdez.

Los cuatro hermanos eran solteros y sólo el mayor llegaba apenas a la mayor edad; su padre, que hacía un año había fallecido era abogado en Castropol, y teniendo que arreglar algún asunto en Peñamellera, aprovechando la venida a Tinamayor del **Amadora** y para hacer tan corto viaje todos juntos, emprendieron la expedición en

el día citado llegando sin dificultad al punto de su destino y partiendo el que había sido principal objeto para venir todos juntos, una vez arreglado lo que había hecho a las hermanas principalmente salir de casa, regresaron de Peñamellera a Tinamayor y resolvieron hacer viaje redondo, como suele decirse, acompañando a sus hermanos a Santander para volver todos juntos a su casa.

Practicadas las operaciones de la carga de carbón y chacolí para Santander, salió el **Amadora** el 6 de noviembre a las siete de la mañana y doce horas justas después (de seis y media a siete de la tarde) acometía el buque la entrada del puerto con viento duro del S., bordando luego sobre la costa del O.; pero le faltó la virada, sin cuyo efecto todo era inútil, y en virtud de esta mala suerte, dispuso el capitán dar fondo sobre 30 brazas de cadena, únicas que permitía la proximidad de la tierra y que eran muy pocas, como habían sido pocas también seguramente las maniobras practicadas para conseguir la virada:

En tal situación el buque comenzó a garrar y muy pronto se vino sobre las peñas de la punta de la Cerda, que pudiéramos llamarla, recordando unos cuantos casos desgraciados la Escita de nuestra bahía por hallarse enfrente de “Las Quebrantas”, verdadera Caribdis, sobre cuyas arenas, en tiempos de NO. duro y mar gruesa, deben ver los infelices navegantes en buque de vela que se dirigen a nuestra costa, en viaje directo unos y huyendo de mayores peligros otros, en cuyas arenas, decimos, deben ver los navegantes asomar, las cabezas horribles de seis perros marinos, abriendo anchas las bocas y ladrando sin cesar, como nos dice la Mitología que aparecían en las laderas de la metamorfoseada roca Escita que conservaba su forma de mujer, y donde las olas rugiendo horrisonas en torno de la roca formaban una garganta mucho más temible que la de Caribdis, vecina de aquélla y muy formidable también como sucede con los dos escollos que ofrece nuestra bahía en la Cerda y Las Quebrantas, donde tantos navegantes han sido sepultados.

El siniestro de la tarde del 6 de noviembre fue horroroso, por cuanto perecieron en él cuatro hermanos muy queridos, dos de ellos en el ejercicio de su arriesgada misión, y sus hermanas, digámoslo así, de su cariño, costándoles la vida el afán de acompañar a sus buenos hermanos, que quisieron pagar aquel afecto pereciendo juntos. ¡Qué agonía la de aquellos cuatro infelices al ver que la fuerza de las mareas arrastraba la embarcación hacia el sitio donde, por su situación, ellas de débiles mujeres, y ellos de hermanos, no podían menos de parecer hechos pedazos contra aquellas rocas crueles e inhumanas que para no poder servir, ni para agarrarse a ellas en caso de peligro, arañan, repelen y destrozan cuanto el hombre en su defensa puede acercar a ellas! ¡Qué agonía para las infelices mujeres ver que sus hermanos, para perecer con ellas, no querían seguir a sus compañeros, algunos de los cuales se libraron como se hubiese librado el capitán y su segundo a no haberse propuesto hacer el sacrificio de sus vidas en aras del más acendrado fraternal cariño! ¡Qué agonía, según los que lo presenciaron refirieron, ver abrazados a los cuatro hermanos, ellos mintiendo esperanzas para hacer menos penosa la situación de sus hermanas, y éstas suplicando a sus hermanos que procurasen librarse como los demás, viéndoselas unas veces llorando, otras con las

manos dirigidas hacia el cielo, y otras llenas de aparente valor para no desconsolar tanto a sus hermanas!

“Infelices”, decía al día siguiente todo el mundo; “¡infelices!” ¿Quién había de decirles que en un viaje tan corto habían de perecer los cuatro? ¡Que no había de volver ninguno de ellos a su casa!”

Y la conversación por este estilo duró unos cuantos días: ya nadie acaso se recordará: nosotros renovaremos el recuerdo a algunos, a muy pocos porque el transcurso de 42 años es demasiado largo, cuando tantas cosas mayores y menores han pasado, y porque sólo pueden recordarlo las personas de bastante edad, pues para los niños pasan siempre inadvertidos los sucesos más memorables, y los que entonces no llegaban a cierta edad no pueden recordarlo.

Una publicación de aquellos días que tenemos a la vista, al dar cuenta de este suceso dice:

“ En aquel sitio de horror, iluminado por una luna brillante, y donde a los ecos lastimosos y las plegarias de los cuatro hermanos abrazados en la proa del **Amadora** sólo respondían el bramido del viento y la rompiente del mar, pereciendo ellos en la flor de sus días, lamentando amargamente su infortunio, y despidiéndose para verse luego en una vida más tranquila. Allí también fue envuelto entre las irritadas olas el muchacho de cámara, Bermúdez, habiéndose salvado a nado don Francisco Abril, piloto catalán y dueño de la carga, y los cuatro marineros del buque.

Éstos refieren que los dos hermanos Gayo¹ no se salvaron como ellos por causa de las infelices jóvenes que no quisieron abandonar, siendo entonces mayor el sentimiento de amor fraternal que el de la propia conservación.

Pensando en estas cosas, recordando los infinitos cascos de buque destrozados que hemos visto desde encima del Puente o desde la Cerda sobre las arenas de “Las Quebrantas” y meditando sobre las infinitas víctimas que ocasionaron aquellos siniestros, bendecimos más y más esas magníficas asociaciones de Salvamentos que unas veces con vapores remolcadores, otras con obuses y cohetes porta-amarras, otras con botes insumergibles y por cuantos otros medios son imaginables y se inventan, van templando día a día la iracundia del mar, haciendo casi inútiles sus horribles esfuerzos en las costas y en los puertos, no permitiéndole cobrar el terrible tributo que antes hacía pagar con espantosa frecuencia a los que por él viajaban.

Esta clase de siniestros ha disminuido afortunadamente mucho: en cambio los que hay en alta mar por causa de choques e incendios aumentan a medida que se van más y mayores buques de vapor, y sus siniestros son más horribles por el número de víctimas que en una vez sola suele haber, que muchas veces se cuentan por cientos.

Suponemos que también para éstos se irán aplicando más o menos eficaces remedios.

QUECHEMARÍN “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco Rodríguez

Arqueo: 35 toneladas

Origen - Destino: Carril - Santander y San Sebastián

Carga: Trapo, habichuelas y grasa

El 3 de diciembre de 1845 comparecía en Santander ante el escribano de Marina y testigos, Don Francisco Rodríguez, de la matrícula de Carril, capitán del quechemarín español “**Nuestra Señora del Carmen**”, de la misma matrícula y de porte de treinta y cinco toneladas, quien bajo de juramento que voluntariamente hizo, dijo:

“Que teniendo dicho buque estanco de Quilla, Costados y Cubierta, tripulado, provisto y habilitado de lo necesario para navegar, recibió a su bordo en el Puerto de dicho Carril un cargamento de Trapo, Habichuelas y Grasa para conducir al de San Sebastián y este de Santander, con cuyo objeto se hizo a la vela de aquel el día y seis del mes pasado, como a las doce de su noche con viento S. E. flojito, estando los horizontes nublados.

Siguiendo así hasta estar frente al sitio que se denomina las Tinas, inmediato a Villanueva. Y entonces le entró viento por el Oeste frescachón con aguacero, por lo cual se vio precisado a arribar a Villagarcía como a las siete de la mañana, donde permaneció aguardando buen tiempo hasta el veinte y dos.

Y sin malograr ninguno, continuó su navegación a las siete de la mañana del mismo día con viento Sur fresquito y Horizontes nublados; y a las diez se vio precisado a anclar en la Puebla de Dayán por el mal semblante que se presentó, con viento contrario y no tener tiempo suficiente para desembocar en la Ría:

Que a las once de la mañana del siguiente día veinte y tres, se volvió a hacer a la vela con viento N. E. fresquito y achubascado, con el objeto de tomar la Ría de Aldán y aguardar allí el viento favorable, donde ancló a las cuatro de su tarde:

Que allí permaneció hasta el veinte y siete, en que, y hora de la una de su tarde, hubo de salir con viento Sur fresco, habiendo demarcado las Islas de Ons y Sálvora como a las cinco de la tarde, hallándose a la latitud Norte 42.º 21.′, y en la longitud Oeste 2.º 50.′ del Meridiano de Cádiz:

Que así continuó en navegación, sobreviniéndole calmas y cerrazón que impedía distinguir la costa, hasta el día de ayer y hora de las dos de la tarde, que hallándose Norte Sur con San Vicente de la Barquera, le entró fuerte viento del Oeste y la mar sumamente gruesa, que se vio precisado a arriar la mayor y el Trinquete, estando como cinco leguas distante de tierra, continuando en demanda de la Farola de este Puerto, la que divisó a las nueve de la noche:

Habiendo tomado dos fajas de rizos al Trinquete, por el mal cariz y aguaceros que sobrevinieron en la mar sumamente gruesa, que impedía acometer a la Barra, por lo que hubo de aguantarse aguardando la marea de día con la esperanza de poder así entrar en este Puerto, único en el que podía refugiarse:

Que a las cinco de la mañana de hoy apareció una agua por la Popa, oyendo un ruido de una manera sorprendente, que no pudo atajar ni achicar tampoco a beneficio de la Bomba, a la que se daba incesantemente; visto lo cual y la crítica situación en que se hallaba y previo acuerdo del Piloto y tripulación se resolvió embestir la Barra a todo trance, la que abocó como a las siete y media con la bandera de auxilio en el Palo de Proa:

Pero como el viento escaseó y la marea vaciaba hacía hora y media, se vio precisado a arriar las velas y dar fondo al doblar la Punta del Puerto con la Ancla principal:

Que a poco rato llegó la lancha de auxilio al mando del Práctico Fernando de Escobedo con diez hombres de tripulación; y estando al costado del Quechemarín dispuso se diera, como inmediatamente dio, fondo a la segunda Ancla por haber garreado la primera; a pesar de lo que se fue atrás el buque con las dos anclas en el agua:

Habiendo por tanto determinado, con acuerdo unánime del Práctico, Piloto y gente, abandonar el quechemarín "**Nuestra Señora del Carmen**" porque se iba sobre las rompientes de Las Quebrantas de Santa Marina, salvando así las vidas, embarcándose todos en la lancha del expresado Práctico, sin haber podido sacar más que los documentos de navegación pertenecientes al Buque:

El cual se hubo de ver entre aguas a muy poco tiempo de haberse desembarcado de él, y ha oído después que se hizo pedazos en la Costa de Santa Marina:

Que por la relación que deja hecha, se viene en conocimiento que no ha podido maniobrar más acertadamente, y que sin auxilio oportuno y eficaz el Práctico Fernando Escobedo, infaliblemente, hubiera perecido el Compareciente y toda su tripulación:

Y para que no se le haga cargo ni responsable de la pérdida del expresado Buque ni de su cargamento, se presenta ante mí en tiempo y forma, dentro de las veinte y cuatro horas legales a protestar, como solemnemente protesta, contra el mar, vientos contrarios, Navieros, Cargadores, Fletadores, Aseguradores y demás contra quien protestar le convenga, para que sean de su cuenta como verdaderos causantes y responsables, y no del compareciente, por no haber dado motivo a ellas ni podido evitarlas".

En iguales términos que el capitán del quechemarín declararon Don José Benito Pedrosa, José Ríos y Rafael Muñoz, piloto y marineros del buque naufragado; fueron testigos al otorgamiento de la protesta de mar Don Francisco Gómez, Don Baltasar Vázquez y Don Marcos Cuesta, residentes en la ciudad de Santander.

FRAGATA “LA UNIÓN”

Naufragio

No tenemos datos del naufragio de la fragata "**La Unión**" en Las Quebrantas en un año impreciso dentro de los años cuarenta del siglo XIX; por eso situamos en 1845 dentro del relato que José María de Pereda hace en su novela *Sotileza* del suceso que nos ocupa, y que no sabemos si ocurrió, pues ni el libro *La Provincia de Santander consideradas en todos sus aspectos*, ni el periódico *El Boletín de Comercio*, ni tampoco el *Boletín Oficial de la Provincia de Santander* se hace eco de suceso tan importante; ante la duda dejamos constancia de tal acontecimiento por si ocurrió, dice así:

"¿Quien de los que entonces tuvieran ya uso de razón -escribe José María de Pereda en 1884 y viven hoy, habrán olvidado aquella tarde inverniza y borrascosa en que apenas avistada al puerto una fragata, se oyó de pronto un teñido retumbante, acompasado, lento y fúnebre del campanón de los Mártires?

¡A barco! -exclamaron cientos y cientos de personas que conocían el toque.

-¡La Unión!- añadían consternadas, echándose a la calle, las que aún no bebían salido de casa.

Porque no ignoraba nadie, desde por la mañana, que **La Unión** era la fragata avistada, y que venía corriendo un temporal furioso.

Yo me hallaba en la escuela de Rojí al sonar el campanón, y ninguno preguntó allí "*¿qué fragata es esa?*" cuando se nos dijo "*¡La Unión se va a las Quebrantas!*"

Todos la conocíamos y casi todos la esperábamos. Con decir que enseguida se nos dio suelta, pondero cuánto puede ponderarse la impresión causada entre el público por el suceso. Medio pueblo andaba por la calle, el otro medio se desparramaba desde el castillo de San Martín de Hano, viendo consternado, primero, como se salvaba la tripulación, casi por milagro de Dios, y, después, como daba a la costa tan hermoso buque, y se despedazaba a los golpes del embravecido mar, y caía sobre sus despojos una nube de aquellos rapaces costeños, de quienes se contaba, y aún se cuenta, que ponían una vela a la Virgen de Latas siempre que había temporal, para que fueran hacia aquel lado los buques que abocaban al puerto.

No cabe en libros lo que se habló en Santander de aquel triste suceso que hoy no llevaría dos docenas de curiosos al polvorín de la Magdalena. Y aún fue, pasados los años, tema compasible de muchas y muy frecuentes conversaciones; y todavía hoy, como se ve por la muestra, sale a colación de vez en cuando."

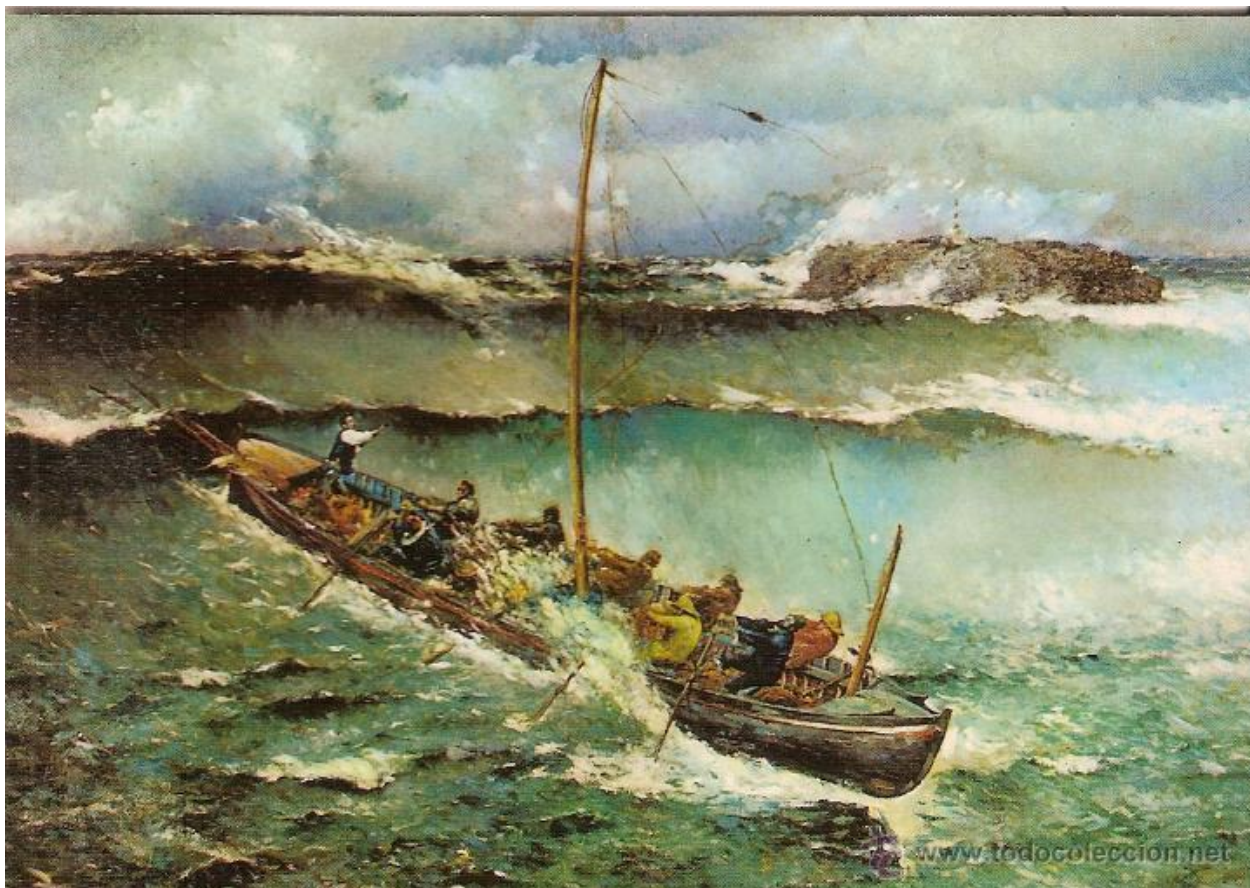
PATACHE "JOVEN ANTOÑITO DE RIVADEO"

Naufragio

Todo lo escrito sobre la fragata la **Unión** es aplicable al patache que nos ocupa, pues Pereda en la misma novela se hace eco del naufragio del **"Joven Antoñito de Rivadeo"** al final del capítulo XXVIII titulado *La más grave de todas las consecuencias*, donde se describe la escena de la entrada en la bahía de la barca pescadora corriendo un horroroso temporal a lomos de una ola gigantesca, y en la que se plasma aquella famosa frase de:

-¡Jesús y adentro!...

Pues bien, el relato de la salvación de la lancha acaba de una manera trágica cuando se cuenta el naufragio del patache **"Joven Antoñito de Rivadeo"** en las Quebrantas en los siguientes términos:



¡Jesús y adentro! Óleo de Fernando Pérez de Camino, propiedad del Centro de Estudios Montañeses.

"Al mismo tiempo, en medio de las brumas de enfrente, un pobre patache, abandonado ya, barrida su cubierta, desgarradas sus lonas, tremolando al viento su cordaje deshilado, entre tumbos espantosos y cabezadas locas, con el último balance echaba los palos por la banda; saltaban las cadenas de las anclas con que se agarraban al fondo, en las ansias de la desesperación; y lanzaban el mutilado casco

en medio del furor de las rompientes, cuyas espumas escupían, caso en el acto, las astillas de su despedazado castillaje.

Aquellos tristes despojos flotantes, eran lo único que quedaba del **"Joven Antoñito de Rivadeo"**.



Un barco naufragado. Carlos Haes. 1883 (Museo del Prado)

AÑO 1846

QUECHEMARÍN “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Pérez Campoamor

Origen - Destino: Santander - Ribadeo

Carga: Azúcar, cacao, bacalao y otros efectos

El día 22 de diciembre de 1846 compareció en Santander a las tres de la tarde ante el escribano público y testigos, Don José Pérez Campoamor, capitán del quechemarín mercante español nombrado **“Nuestra Señora del Carmen”**, el cual, bajo de juramento que voluntariamente hizo, dijo:

“Que teniendo dicho buque sano y estanco de quilla, costados y cubierta, tripulado, provisto y habilitado de lo necesario para navegar, recibió a su bordo en este Puerto un cargamento de azúcar, cacao, bacalao, y otros efectos, para conducir al de Ribadeo, con cuyo objeto se hizo u la vela como a las cuatro de la tarde del día diez y nueve del actual, con viento bonancible del tercer cuadrante y mar bella:

Que así continuó sin novedad alguna hasta las ocho de la mañana del día de ayer, que hallándose sobre Llanes le entró viento Oeste con mar gruesa, que se iba aumentando por grados, siendo por la tarde la ventolina variable:

Que afirmándose el viento por el O. y O. SO. con mucha mar, le obligó como a las nueve de la noche quedarse con sólo el Trinquete, tomando todas las fajas de rizos:

Que a media noche, arreciando sobre manera el tiempo, y siéndole imposible continuar su navegación, acordó con la gente volver a este Puerto de su salida, dando en consecuencia popa al viento sin pérdidas de momento, consiguiendo dar fondo en la Punta del Puntal como a las seis de la mañana del día de hoy:

Pero cargando la mar de una manera asombrosa y arreciando el viento extraordinariamente, le faltó la cadena como a las nueve, quedando sólo sobre el cable:

Que no pudiendo ser auxiliado por este Puerto a causa de la mucha mar y viento deshecho, para salvar las vidas se vio en la precisión de abandonar el buque, embarcándose con la gente en el bote como a las diez de la mañana, dirigiéndose a la Plaza, en donde se hallaban dos Lanchas de auxilio que le esperaban, y de las que fue remolcado el bote hasta el Castillo de San Martín, donde el que relaciona saltó a tierra para venir a buscar auxilios y dar conocimiento a la Autoridades de Marina del estado en que se hallaba el buque:

Que cuando volvía con dos lanchas, calabrotes, espías y anclas, vio que el Quechemarín se había ido ya a la costa, siendo como la una de la tarde:

Que por la relación que deja hecha, se viene en conocimiento que el buque de su mando titulado **“Nuestra Señora del Carmen”** se ha perdido; y para que no se le repita ni haga cargo, así como tampoco del cargamento que conducía, se presenta ante mí en tiempo y forma, dentro de las veinte y cuatro horas legales, a protestar, como solemnemente protesta, contra el mar, vientos contrarios, cargadores, fletadores, aseguradores, recibidores y demás contra quien protestar le convenga, para que sean de su cuenta como verdaderos causantes y sus responsables, y no del Compa-reciente, por no haber dado motivo para ello ni podido evitarlo.”

En iguales términos declararon Andrés López Acebedo, Serafín Lanza y Miguel Martínez, marineros de dicho quechemarín; fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Ramón Martínez, Don Juan de Orbe y Don José de Uriarte.

QUECHEMARÍN “DOS HERMANOS”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Lucas Díaz

Origen - Destino: Santander - Gijón

Carga: Azúcar, cacao, arroz y otros efectos

El día 25 de diciembre de 1846, comparecía en Santander ante el escribano y testigos, Don Lucas Díaz, capitán del quechemarín mercante español nombrado **“Dos Hermanos”**, quien después de haber prestado juramento declaró lo siguiente:

“Que teniendo dicho buque sano y estanco de quilla, costados y cubierta, tripulado, provisto y habilitado de todo lo necesario para navegar, recibió a su bordo en este Puerto un cargamento de azúcar, cacao, arroz y otros efectos, para conducir al de Gijón, con cuyo objeto se hizo a la vela a las cuatro y media de la mañana del siguiente día veinte del actual, con vientos bonancibles del tercer cuadrante y mar bella:

Que con este tiempo llegaron a la vista de Ribadesella como a las ocho de la mañana del siguiente día veinte y uno en que, presentándose semblantes de tormenta del “Norueste” con mucha mar, procuraron entrar en dicho Ribadesella, lo que no pudo conseguir, ni menos continuar al Puerto de su destino, a causa de presentarse el viento por la parte de tierra:

Que como a las diez y media de aquella noche le sobrevino viento al Oeste, con un fuerte chubasco y mar gruesa que le impidió echar vela ninguna; y así llegó hasta las inmediaciones del Puerto de Lastres, en donde le entró viento “Norueste” sumamente fuerte, con mucha mar:

Por lo cual, de acuerdo con la tripulación se vio obligado a volver en demanda de este Puerto de su salida, dando, como dio, popa al viento:

Que al amanecer del veinte y dos, viniendo a palo seco por la mucha mar y viento deshecho, avistó la Farola sobre San Martín de la Arena:

Que como a las ocho de la misma mañana, dio vela con el objeto de procurar el fondeadero del Sardinero, pero no lo logró por hallarse a Sotavento, razón por qué se vio precisado virar por avante, lo que no pudo tampoco conseguir:

Que en tal conflicto, se vio en el compromiso de esforzar el buque para tomar este Puerto, forzando al intento más de vela; y a cosa de las once le precisó dar fondo a una ancla junto al Castillo de Ano e inmediaciones de la Isla de Mouro; y habiendo garrado dio fondo a la segunda:

Pero sucediendo a ésta lo mismo, se vio en precisión para salvar las vidas, largar las cadenas de las dos anclas tratando de embarrancar en la playa del Puntal de Somo, por la mucha mar y deshecho viento que reinaba:

Que a cosa de las doce le entró un tan fuerte golpe de mar, que le arrebató el bote y la obra muerta e hizo tumbar el Barco, en cuyo crítico y deplorable estado se echaron todos al agua, saliendo a nado a la citada playa como a la una de la tarde:

Que el buque se aguantó entero hasta la mañana del siguiente día veinte y tres, en que se hizo pedazos, no habiéndose podido salvar nada de la carga y muy poco del Buque:

Que con el fin de procurar la custodia de lo que ahora se pudiese salvar, ha permanecido el Compareciente en el Puntal de Somo hasta la tarde de hoy:

Que por la relación que deja hecha, se viene en conocimiento claro que el Quechemarín de su mando nombrado **"Dos Hermanos"**, así como su cargamento se han perdido; y para que no se le repita ni haga cargo de uno ni otro, se presenta ante mí en tiempo y forma dentro de las veinte y cuatro horas legales, a protestar, como solemnemente protesta, contra el mar, vientos contrarios, cargadores, fletadores, aseguradores, recibidores, y demás contra quien protestar le convenga, para que sean de su cuenta y no del compareciente, por no haber dado motivo ni poder evitarlo."

En iguales términos declararon Ramón José Martínez, Ángel Blanco y José Antonio Rodríguez, marineros de dicho quechemarín. Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta, Don José Pérez Campo Amor, Andrés López Acebedo y Don Juan de Orbe, los dos primeros vecinos de Tapia y el segundo natural de la ciudad de Santander.

AÑO 1848

CORBETA "VICTORINA"

Naufragio

BERGANTÍN INCÓGNITO

Naufragio

POLACRA-GOLETA INCÓGNITA

Naufragio

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

Informe del Capitán de Navío

y Comandante de Marina de Santander,

Don Diego Méndez Casariego

Año 1878

"El año 1848 la Corbeta **"Victorina"** entraba de arribada al Puerto de Santander en la conclusión de la bajamar; fondeó a la conclusión de la bajamar en el boca del Puerto y la gente se salvó en la lancha del Práctico. Pocas horas después abocaron un Bergantín y una Polacra-Goleta, pero a pesar de estar subiendo el agua no pudieron virar por impedírselo la Corbeta; fondearon y a las pocas horas se fueron a pique sobre las cadenas de ésta, salvándose oportunamente las tripulaciones en sus propios botes."



Naufragios. Óleo de Claude Joseph Vernet

AÑO 1854

GOLETA “ALIX”

Peligro de naufragio

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Señor Mispidedis

El día 25 de enero de 1854, la goleta francesa nombrada “**Alix**”, estuvo a punto de naufragar en las Quebrantas, cuando intentaba entrar en la bahía de Santander. Así cuenta el suceso el *Boletín de Comercio*:

“El miércoles 25 del actual se halló en inminente peligro una goleta francesa a la entrada en nuestro puerto. Aunque apenas había viento, la mar estaba embravecida cuando la goleta “**Alix**”, capitán Mispidedis, de Gujan, cerca de Burdeos, se presentó al medio día en el puerto, en el momento de la pleamar, entrando sola porque la lancha del piloto no podía acercársele. Avanzó todo lo que pudo, pero habiéndole faltado la virada y perdiendo su fuerza la marea, se vio precisada a dar fondo en las rompientes del banco de las Quebrantas, con gran peligro del buque y su tripulación.

A la una de la tarde dispuso el Sr. Capitán del puerto que saliese una lancha bien equipada para remolcar al buque, solicitándose al mismo tiempo por el Señor Cónsul francés del ingeniero de la limpia de la bahía que se preparase el vapor *Porvenir*, de Redón y Galteau, y la corbeta *Prince Gérôme*, de la Rochelle, salieron en los botes al socorro de sus compatriotas.

Con gran trabajo consiguieron acercarse al buque, invitando al capitán para que le abandonase con su tripulación, dejándose correr sobre un cable para recogerlos en

sus botes; pero el capitán contestó que en el sitio había mucha agua, y que no abandonaba su buque. Entonces trataron de darla una espía que llevaba Galteau, con el objeto de hacer virar sobre ella. En esta operación el capitán Galteau cayó al agua con la amarra que tenía en la mano, y que no soltó, corriendo gran peligro de ahogarse. Atraída así poco a poco la goleta hacia el canal, pudieron entonces las lanchas tripuladas por los marinos de este puerto, entregarla el cable que el vapor les había dado para el remolque.

Durante estos trabajos la mar se había apaciguado algo y la operación del salvamento fue más fácil. A las 4 y media de la tarde fondeó la goleta en la bahía sin pérdida de ninguna clase ni avería, remolcada por el vapor.”



Buque atracado en puerto. Óleo de Carlos Haes.

AÑO 1855

BERGANTÍN "ENRIQUE Y FEDERICO"

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

Informe del Capitán de Navío

y Comandante de Marina de Santander,

Don Diego Méndez Casariego.

Año 1878

"En abril de 1855 el Bergantín **"Enrique y Federico"** fondeo con temporal al concluir la vaciante. Le dio el remolque el *"Vizcaíno Montañés"* y largó sus cadenas, pero sobre la Horadada faltó el remolque yéndose el buque sobre las Quebrantas. La gente pudo salvarse en las lanchas del Práctico".



La Horada y al fondo la playa de Somo.

AÑO 1857

BERGANTÍN-GOLETA “DOS CUÑADAS”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Señor Laucirica

Origen - Destino: Terranova - Santander

Carga: Cacao

CLIPPER “BUENAVENTURA”

Remolque

Nacionalidad: Española

Capitán: José María Donesteve

Origen - Destino: La Habana - Santander

El día 13 de enero de 1857 amaneció el día con fuertes chubascos de N. O. y con mar gruesa, como no se había visto en todo el invierno. A la marea de la tarde abocaron al puerto el bergantín-goleta llamado **“Dos Cuñadas”**, que venía de Terranova con carga de bacalao, al mando del capitán Laucirica; y el clipper **“Buenaventura”**, de la matrícula de Santander, cuyo armador era Don Aureliano de la Pedraja, al mando del capitán José María Donesteve, de 540 toneladas de arqueo, procedente de La Habana.

El primero, al acometer su entrada en la bahía se encontró con viento S. O. que le daba por la proa, y agregado este contratiempo a la inesperada rotura del timón, puso al buque y a la tripulación en inminente peligro de perderse. En tan apurada situación dieron fondo, como pudieron, y los tripulantes, excepto el capitán, saltaron a la lancha, y con mucho trabajo, y sólo con lo encapillado pudieron llegar a tierra. El capitán se salvó más tarde en el bote. El bergantín-goleta amaneció el día 14 encallado en la costa, pero se esperaba recuperar parte de la carga y aprovechar la jarcia y algunos otros efectos.

El clipper consiguió dar fondo dentro de la barra, y sobre las ocho de la tarde fue a remolcarlo para introducirle en la bahía, el vapor *“Porvenir”*. Cuando el vapor había largado el cable de remolque, una fuerte ráfaga de viento le arrancó de cuajo la chimenea; y el viento, que encontró muy fácil la entrada a los hornillos y calderas, avivó el fuego de tal manera que alarmó a la tripulación y la privó de maniobrar, hasta que el capitán cogió una tabla y tapó el hueco dejado por la chimenea; al poco tiempo el maquinista pudo parar la máquina.

En aquel crítico momento, saltó el viento al N. E. con alguna fuerza y el clipper, picando el cable de remolque, se aprovechó de la favorable situación y consiguió dar fondo en sitio seguro, salvando así el buque y la carga. El vapor no tuvo inconveniente reseñable para entrar en el puerto.

En un informe elevado el año 1878 por Don Diego Méndez Casariego Capitán de Navío y Comandante de Marina de Santander, sobre los naufragios ocurridos en la boca de la Bahía de Santander en tiempos de temporal, con seguridad hace referencia a estos dos naufragios cuando dice escuetamente:

"El año 1857 se perdieron también dos Bergantines, salvándose la gente del mismo modo".

Se refiera al naufragio del bergantín "**Enrique y Federico**", naufragado en las mismas circunstancias dos años antes.

BERGANTÍN "ANITA"

Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Santander - La Habana

El bergantín "**Anita**" salió de Santander el día 14 de octubre de 1857, con carga de harina y destino a La Habana. A causa del temporal que se desató aquellos días tuvo que variar el rumbo e intentar su entrada en el puerto de su salida.

No pudo conseguir su intento y en la oscuridad de la noche, después de haber perdido la verga de trinquete, se vio obligado a fondear en las inmediaciones de Cabo Menor, casi encima de las mismas lastras de la costa y en situación muy apurada.

La tripulación abandonó el buque sin haber podido, al parecer por el testimonio del vigía de costa, aferrar el velamen, y en la mañana del día 19 salió de Santander el vapor "*Porvenir*" con objeto de salvarle dándole remolque, pero no lo pudo conseguir, porque el bergantín garreando fue a estrellarse en la costa situada entre el Cabo de Quintres y la isla de Santa Marina, en un punto donde la mar rompía con fuerza, y sin esperanza de poder recuperar parte alguna del barco y su cargamento.

El día 26, el periódico *Boletín de Comercio de Santander*, publicaba un comunicado del capitán Aguirre detallando el siniestro en estos términos:

COMUNICADO

"Sr: Director del Boletín de Comercio de esta plaza.

Santander 23 de Octubre de 1857.

Muy Sr. Mío: en el número 125 de su periódico, correspondiente al 10 del corriente, he leído ayer un suelto en que, al dar la noticia del naufragio del bergantín Anita, de mi mando, se sienta una especie o un hecho que no es exacto. Se dice la tripulación abandonó el buque sin aferrar el velamen, lo que no fue así.

Cuando anclamos o fondeamos en las inmediaciones del Cabo Menor para evitar el inminente riesgo de dar contra la costa, se aferró al mismo tiempo y de la manera

que fue posible el corto velamen que el buque traía con todos los rizos. Si al día siguiente apareció el buque garreando con alguna vela flotante, fue sin duda porque a impulsos del temporal se romperían durante la noche algunos de los tomadores, que se les dio al aferrarlas de la manera mejor posible, vuelvo a decir, porque ni en el acto de fondear, ni en las tres horas que corrieron hasta que salimos en tierra con no poco peligro, estuvieron el viento y mar para adoptar las firmezas que pudieran echarse de menos en un buque navegando con buen tiempo o anclado en el puerto.

El velamen, repito, fue aferrada al mismo tiempo que se ancló, y por ser así verdad, lo tienen declarado ante la autoridad competente y bajo de juramento toda la tripulación y pasajeros. Por lo demás, aun cuando el hecho contrario fuese cierto, que no lo es, no serviría por sí solo para hacer el cargo, que parece envolver su inserción en el suelto.

No pocas veces se encuentran buques náufragos con todo el aparejo largo, cuanto más con una u otra vela flotante, sin que por ello pueda culparse a la tripulación. Las circunstancias de los accidentes marítimos son tan variadas como ellos mismos, y para poder apreciar debidamente éstos, es necesario tener muy en cuenta aquéllas y la situación en que los tripulantes se encontraban al tiempo del suceso.

Examinado bajo este aspecto el hecho de que se trata, no sería de extrañar ni podía hacerse cargo alguno, aun cuando exacto fuera que se había dejado el buque sin aferrar el velamen, lo que no sucedió según dejo afirmado y está corroborado en toda forma ante la autoridad competente.

De su notoria imparcialidad y rectitud espero se sirva insertar en este número de su periódico la rectificación de su periódico. Siempre a sus órdenes, atento S. S. Q. S. M. B.”

El 26 de setiembre, Manuel de la Hoz, que iba de pasajero en el bergantín náufrago, manifestaba que seguía pretendiendo ir a La Habana, pero que había perdido su pasaporte en el naufragio.

GOLETA “CELINE”

Peligro de naufragio

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Señor Bureau

Origen - Destino: Burdeos - Santander

El día 12 de setiembre por la noche estuvo a punto de naufragar la goleta francesa “**Celine**”, al mando del capitán Bureau, que procedente de Burdeos había fondeado en la boca del puerto, pero sus amarras garrearon y la mar y las corrientes la llevaron muy cerca de Las Quebrantas.

Avisado de esta situación el Cónsul de Francia, pidió el auxilio del vapor remolcador al ingeniero del puerto, y con su auxilio el buque francés salió del sitio en que se hallaba y pudo fondear felizmente en la bahía.



Óleo de Claude Joséph Vernet.

AÑO 1860

FRAGATA “PERVENCHE”

Peligro de naufragio

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Señor Paris

Origen - Destino: Amberes - Santander

Raíles de ferrocarril

El día 24 de enero de 1860, a las siete y media de la mañana fondeó en mal sitio, fuera de la barra del puerto y casi en Las Quebrantas, la goleta francesa “**Pervenche**”, al mando del capitán Paris, que procedente de Amberes venía cargado de raíles de ferrocarril. A las nueve de la mañana, el Señor Cónsul francés pidió el auxilio del vapor remolcador “*Porvenir*”, que se dirigió con prontitud al peligroso paraje donde se hallaba la goleta.

A las once se embarcaron el Señor Capitán del puerto y Práctico mayor en dicho vapor, en el punto de San Martín, a fin de salvar la goleta. A las tres, poco más o menos, pudieron recoger a bordo de la goleta el cabo que se arrojó con mucho trabajo desde el vapor, y gracias a la acertada dirección del Señor Albargonzález, Capitán del puerto, y a lo bien que se maniobró desde la goleta, se puso el

calabrote y se dirigió el vapor con el buque rescatado al fondeadero general de la bahía.

La goleta perdió en este suceso dos hombres, el piloto y un marinero, cuando se hallaban clavando las escotillas.

QUECHEMARÍN “CORREO DE VILLAVICIOSA” Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Villaviciosa - Santander

Carga: Frutas, sidra, jamones, etc.

El 11 de octubre de 1860 por la noche se perdió a la entrada del puerto el quechemarín nombrado “**Correo de Villaviciosa**”, procedente del puerto de su nombre, con carga de frutas, sidra, jamones, etc. La tripulación se salvó por sus propios medios.



AÑO 1861

BERGANTÍN-GOLETA “PROTÉGÉ DE MARIE” Naufragio

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Mr. Joséph Cabaret

El 3 de noviembre de 1861 entraba en el puerto de Santander a las cinco o seis de la mañana con viento Norte duro el bergantín-goleta francés “**Protégé de Marie**”, al mando del capitán Mr. Joseph Cabaret, y al abordarle recibió una ráfaga fuerte del Sudoeste, obligándole a recoger velas y fondear a la misma boca del puerto.

Como la mar era bastante gruesa, empezó a garrear y, a pesar de los auxilios que le prestaron, no fue posible evitar que diese sobre el arenal del Puntal, donde quedó varado con las costuras abiertas y algunas cabezas de tablones flojas; en esas condiciones y acosado por las olas incesantes hizo que fuera imposible su rescate.

En consecuencia, cinco días después el barco se daba por perdido y se sacaban a subasta sus restos mediante un anuncio publicado en la prensa local que decía:

“CONSULADO DE FRANCIA EN SANTANDER

Venta del casco de un buque francés, náufragó en el arenal del Puntal.

El lunes 11 de Noviembre de 1861, a las ocho de la mañana, se rematará en el mismo sitio en que se halla y ante el Escribano de número Don Genaro Sierra, designado por el Sr, Cónsul de Francia, adjudicándose al mejor postor, el casco de la goleta francesa nombrada **Protégé de Marie** que naufragó el 3 de Noviembre.

El casco está tasado en 5.000 rs. Vn. y se vende en el estado en que se encuentre en el acto de su entrega, sin que los que le adquieren tengan derecho, bajo ningún pretexto, a rebaja alguna del precio de adjudicación, pudiendo los rematantes examinarlo, antes del acto de la venta.

Será de cargo de los compradores el satisfacer los derechos de Aduana y otros gastos cualesquiera de expediente y venta: de hacerse cargo de él desde el mismo día del remate; en fin de hacer entrega de su importe en manos del Escribano antes del acto de recibir el buque.

Santander 9 de Noviembre de 1861.-

El Cónsul de Francia,-

M. de Pencharra. “



AÑO 1862

PATACHE “CARMEN”

Varada

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Gijón - San Sebastián

El sábado 21 de diciembre de 1862, con tiempos duros y fríos y continuos chubascos y vientos del N. y N. O., con una mar imponente de aspecto, fondeó a la entrada del puerto el patache nombrado “**Carmen**” que, procedente de Gijón, se dirigía a San Sebastián. Al día siguiente domingo, a las nueve de la mañana, salió el vapor “*Porvenir*” en busca del patache, pero en vez de meterle en puerto la marejada le llevó a Las Quebrantas, donde los golpes de mar le pasaban por encima.

El capitán del puerto, Sr. Aguirre, y el Sr. Larrínaga, consignatario del barco, salieron inmediatamente en una lancha, y después de muchas maniobras consiguieron salvar y remolcar el barco hasta ponerle en fondeadero seguro, sin que hubiera sufrido avería grave. En el rescate se distinguieron el práctico mayor Don Antonio Gómez y su ayudante llamado Román, además de las tripulaciones de las dos lanchas que intervinieron en la operación.

El día 24 el *Boletín de Comercio* local emitía un comunicado del capitán del vapor “*Porvenir*” enviado por él, redactado en los siguientes términos:

Sr. Director del BOLETÍN DE COMERCIO

"Muy Sr. mío: Habiendo leído en su apreciable periódico núm. 292 correspondiente al 23 del corriente mes de Diciembre, lo ocurrido en el salvamento del patache español nombrado **Carmen** el día 21 del mismo, y notando que en él se dice que el vapor Porvenir salió a buscar dicho buque, pero en vez de entrar fue a vararse en Las Quebrantas, como de aquí se desprende ser la causa el mal modo de maniobrar del dicho vapor Porvenir, pues no se explican los motivos, me creo en el deber como capitán del referido vapor, de poner en conocimiento de V. E. que estoy dispuesto no sólo a aclarar y probar que no son ciertos todos los pormenores que abraza dicho relato, sino también a manifestar las personas que efectivamente en mi opinión contribuyeron al salvamento mencionado.

Espero se sirva V. E. insertar estos renglones en su apreciable periódico, a lo que le quedará agradecido su afectísimo S. S. Q. S. M. B.-"

José María Mallo

Como, al parecer, seguía coleando la polémica sobre la actuación del vapor "*Porvenir*" en el rescate del patache, de nuevo su capitán remitía un detallado relato del suceso, que se publicó en el mismo periódico el 7 de enero siguiente en los siguientes términos:

"Muy Señor mío: prescindiendo si he sido o no aludido en su suelto referente al salvamento del patache **Carmen**, creo de mi deber como capitán del vapor Porvenir, hacer públicos los hechos ocurrido, que son como sigue:

El 22 del corriente fui avisado que un buque estaba en peligro y pedía vapor, mandé inmediatamente encender y cuando estuvo listo, salí en demanda del buque, el que tenía una lancha del Práctico al costado; puestos por su proa le dimos el remolque y habiendo avisado del patache que podía picar, lo hice con objeto de hacer la ciaboga y traerlo al fondeadero:

Más a poco de ir andando largaron el calabrote sin que hasta ahora haya sabido la causa, pues no lo he preguntado; recogido éste me volví a poner por su proa y volví a dar remolque; y habiéndome repetido diferentes veces que anduviese he yo dicho que amarrasen bien; lo hice a poca máquina con el objeto de tensar el calabrote, pero notando que el patache no se movía paré la máquina y halando el calabrote vimos venía en banda y recogido traía en el chicote el cabo por que se había dado, esto debió ser efecto de mal amarrado y de haberse escurrido al tensar, cosa nada extraña en estos casos.

Estando practicando la operación de recoger el calabrote para volver cerca del patache, se metió éste en las rompientes; allí se le dio el calabrote por la popa, pues era la que presentaba para afuera y al tensar faltó, cosa no difícil en la práctica.

En este estado estábamos, cuando llegó el señor Capitán del Puerto con el práctico mayor, y con ellos Don Pablo Larrínaga, el que me dijo era consignatario del buque. Visto por el jefe del Puerto la situación del buque, mandó que el práctico

mayor fuese con su lancha a salvar la tripulación, lo que se ejecutó, quedando dos a bordo, ignoro por qué.

(El que conozca las ordenanzas sabrá que estando a bordo el señor Capitán del Puerto, el deber del capitán del vapor es ejecutar sus órdenes; esto me parece lo hice).

La marea subía y el patache atravesado vino a la entrada del canal de Pedreña; nos pusimos a su costado, y ejecutando las acertadas disposiciones del jefe se consiguió traer el buque remolcado por el vapor hasta la dársena.

No puedo menos que decir que el práctico mayor y la tripulación de su lancha se portaron con serenidad y arrojo, metiéndose en las rompientes a salvar la gente del buque.

Estos son Señor Redactor los hechos tal cual sucedieron vistos por mí, que cuanto menos merezco tanto crédito como cualquiera de los que ya le han informado del suceso.

Ya que he tomado la pluma diré que desprecio lo que de mí dicen, pues no ignoro la causa que los mueve a ocuparse de mi humilde persona, la que sin que sea elogiarme, antes de venir aquí tiene dadas algunas pruebas de saber su obligación como piloto y como mariner.

Espero que si alguno rebate lo que llevo dicho lo hará con su firma, pues de lo contrario el silencio será mi contestación.

Soy de V. afectísimo y S. S. Q. B. S. M.-"

José María Mallo

PATACHE INCÓGNITO

Naufragio

PATACHE INCÓGNITO

. Naufragio

Nacionalidad: Española

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

Informe del Capitán de Navío

y Comandante de Marina de Santander,

Don Diego Méndez Casariego

Año 1878

"En 1862 se perdió un Patache (en la boca del Puerto de Santander) por no poder coger un remolque que le echaron desde el *"Primero de España"*. A pesar de subir el agua pereció la tripulación, menos el Patrón, que se salvó milagrosamente en las Quebrantas. Es seguro que un bote salvavidas hubiera podido llevar el remolque y salvar el buque.

En el mismo año se perdió también otro patache con la marea bajando. La gente pudo salvarse con el bote del resguardo, fondeando en la restinga al SE. de la Horadada; echó una amarra por la que se espío el suyo".

AÑO 1863

GOLETA INGLESA DESCONOCIDA

Naufragio

Nacionalidad: Inglesa

En la noche del 15 de marzo de 1863 se desató sobre la bahía de Santander un furioso huracán que causó muchos destrozos en la ciudad, en la mar no hubo que lamentar más siniestro que el de una goleta inglesa que se hallaba fondeada en la Magdalena, que a causa del mal tiempo se le soltaron las cadenas y fue arrastrada a la costa.

Al parecer la indocilidad o pertinacia del capitán inglés que no quiso oír consejos, o los creyó quizás interesados, produjo la pérdida de su goleta en estos días tormentosos. Primeramente, el práctico le advirtió que estaba mal fondeada en aquel sitio, expuesta a los terribles empujes de la embravecida mar; que era menester internarse, y habiendo despreciado una prevención que debía suponer prudente, todavía se le repitió por un nuevo recado a bordo, la inminencia del peligro, se obstinó en no mejorar de fondeadero; y aunque pudo convencerse por las 24 horas de estancia de la certidumbre del riesgo que corría, prefirió sufrirle a pagar el pequeño coste de ponerse en salvo.

BERGANTÍN “IRIS”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Carga: Bacalao

El día 2 de noviembre de 1863, con una mar brava e imponte, y vientos del O y N. O. y chubascos, se presentó a la boca del puerto el bergantín “**Iris**”, cargado de bacalao para los Sres. Sorensen, de este comercio; y habiendo fondeado, comenzó a pedir auxilio, aguantando el fuerte temporal hasta las dos de la tarde que se perdió en Las Quebrantas, donde se hizo pedazos, aunque sin pérdida de vidas.

BERGANTÍN “ENRIQUE Y FEDERICO”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Carga: Cacao

A la misma hora de las dos de la tarde, se presentó también a la boca del puerto el bergantín **“Enrique y Federico”**, de la matrícula de Santander, cargado de cacao para varios comerciantes; resistió también hasta las cuatro de la tarde, en cuya hora fue a perderse en el mismo sitio que el anterior, a distancia de medio cable.

Aunque el práctico salió en auxilio del bergantín, no pudo salvar a la tripulación, que lo hizo por sus propios medios en el bote del barco, entrando remando en la bahía.

El 11 de enero de 1864 se anunciaba la subasta de distintos lotes de cacao salvado del naufragio del **“Enrique y Federico”**, que se hallaban depositados en varios almacenes de la ciudad: el del Sr. Martínez, en la calle Peña Herbosa; el de las casa nueva del Sr. Gandarillas, en el Muelle; en el del Sr. Bolado, Muelle 25; y en los del Sr. Echevarría, en la escollera del Muelle nuevo. (DOCUMENTO VIII).

BERGANTÍN ASTURIANO INCÓGNITO

Naufragio

Nacionalidad: Española

Carga: Sal

Una vez llegada la noche del mismo día 2 de noviembre, se presentó ante el puerto un bergantín al parecer asturiano, cargado de sal, el cual también se perdió, yéndose a la playa, sin duda por haberle faltado la virada; también se salvó la tripulación.

Estos tres naufragios en un sólo día se hubieran podido evitar si el vapor *“Porvenir”* hubiera estado en activo, pero se hallaba inutilizado por avería de su caldera.



AÑO 1866

GOLETA “ESPERANCE”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Mr. Langlois

Origen - Destino: Burdeos - Tina Mayor

Carga: En lastre

El 9 de enero de 1866 la goleta francesa “**Esperance**” al mando del capitán Mr. Langlois, iba de Burdeos a Tina Mayor en lastre, cuando un tripulante sobrino del capitán cayó al agua, y a pesar de los esfuerzos y auxilios que se le prestaron fue arrastrado por las olas y pereció.

En esta situación, a causa del estado de la mar, la goleta tuvo que cambiar el rumbo y dirigirse en demanda del puerto de Santander para salvar el barco y tripulación, a donde llegó el mismo día a las 3 de la tarde, viéndose obligado a fondear a la entrada del puerto y frente a Las Quebrantas con tres anclas, desde cuyo sitio, no habiéndose podido aguantarse se fue a la costa durante la noche, donde se estrelló, habiéndose salvado la tripulación.

El día 27 del mismo mes se anunciaba la venta del casco y aparejo de la “**Esperance**”, en estos términos:

“CONSULADO DE FRANCIA EN SANTANDER.

Venta de los aparejos y útiles de un buque francés náufago en el arenal del Puntal.

No habiendo tenido lugar el 31 de enero próximo pasado la venta más que del casco, se volverá a presentar en pública subasta el jueves 8 del corriente a las 11 de la mañana en los almacenes de la Compañía de Maliaño, sitos en el Muelle del mismo nombre, los aparejos de la goleta francesa nombrada Esperance, que naufragó el 10 de Enero último, adjudicándose al mejor postor. Todo está tasado en 8.508 reales, y se vende en el estado en que se encuentre en el acto de la venta, sin que los que los adquieran tengan derecho bajo ningún pretexto a rebaja alguna del precio de adjudicación pudiendo los rematantes examinarlo antes del acto de la venta.

Será de cargo de los compradores el satisfacer los derechos de Aduana, y se harán cargo de los objetos comprados el mismo día del remate, haciendo entrega del importe en la Chancillería del Consulado de Francia antes de recibir los objetos".

Santander 5 de Febrero de 1866.

Como resultas de la subasta, solamente fue adquirido el casco de la embarcación, no así los aparejos y útiles que también se subastaban. En consecuencia, se

publicaba otro anuncio de subasta para el jueves 8 de marzo de los referidos útiles, en los almacenes de la Compañía de Maliaño, en el precio tasado de 8.508 reales.

BERGANTÍN “BON ST. NICOLAS”

Naufragio

Nacionalidad: Francesa

Carga: Carbón de piedra

El 27 de julio de 1866 quedó varado en la playa de la arena de Santander en circunstancias desconocidas, el bergantín francés nombrado **“Bon St. Nicolas”**, y con carga de carbón de piedra. El 25 de mayo del año siguiente, la prensa local publicaba un anuncio sacando a subasta el casco, los aparejos y parte de la carga del bergantín, en los siguientes términos:

CONSULADO DE FRANCIA EN SANTANDER

"Venta del casco, aparejos y parte del cargamento de carbón piedra de un buque francés, varado en la playa de la arena, en la bahía de Santander.

El 30 del corriente a las 11 de la mañana se rematarán en la cancillería del Consulado de Francia en Santander, el casco, aparejos y parte del cargamento del bergantín francés nombrado BON ST: NICOLAS, que varó en dicho sitio el 27 de Julio próximo pasado, adjudicándose al mejor postor.

1. ° El casco tal cual se encuentra en el acto de la venta está tasado en 2.000 reales.
2. ° Parte del cargamento compuesto de 2.000 quintales próximamente de carbón de piedra tasado en 4.000 reales.
3. ° La jarcia, palos, velamen, cadenas y anclas, que está depositado en el muelle de Maliaño, almacén del Sr. D. Santos Rucabado, tasado en 12.995.

El todo será vendido a condición, que los que lo adquieran, no tendrán derecho bajo ningún pretexto a rebaja alguna del precio de adjudicación, pudiendo los rematantes examinarlo antes del acto de venta.

Será de cargo de los compradores:

1. ° Satisfacer los derechos de Aduana.
2. ° Recibir los objetos comprados el mismo día del remate, haciendo entrega del importe en la cancillería del Consulado de Francia antes de recibir los objetos.
3. ° Será de cuenta del comprador del casco, abonar los gastos que se han hecho para pasar las hondas, cuyo gasto llegará como máximo a 500 reales.
4. ° Será obligación del comprador extraer dicho buque del sitio en que se encuentra.
5. ° Estando prohibido por los aranceles de las Aduanas españolas la importación de buques de madera menores de 400 toneladas, el que le compre, siendo súbdito español, tendrá la obligación de deshacerle.

Para los demás pormenores dirigirse al Consulado de Francia,
Santander “

La subasta quedó desierta, por lo que de nuevo la prensa local sacaba un anuncio exactamente igual que el anterior el 26 de agosto siguiente, anunciando la subasta para el día 31 de agosto de 1867.

PATACHE "SAN FRANCISCO"

Naufragio

PATACHE "ANTOÑITO"

Naufragio

Nacionalidad: Española

Archivo Autoridad Portuaria de Santander
Informe del Capitán de Navío y
Comandante de Marina de Santander,
Don Diego Méndez Casariego.
Año 1878

"En el mes de Diciembre del 66 (1866), ocurrió otro siniestro cuya memoria se conservaba aún viva en esta población. Una mañana amaneció fondeado sobre la boca del Puerto un Patache llamado **"San Francisco"**; más tarde, como a las ocho el **"Antoñito"** que volvía de arribada fondeó también, pero más desabrigado, volviéndose romper la mar sobre él. La tripulación se embarcó en su bote e intentó refugiarse en el **"San Francisco"**, pero antes de llegar a él lo anegó un golpe de mar y lo arrastró la corriente pereciendo todos.

Las lanchas de los prácticos aunque próximas no pudieron auxiliarlos, y numerosas personas presenciaban desde tierra esta desgarradora escena y oían lamentos de aquellos infelices. Seguro es, que en aquellos momentos no había un solo que no creyera que la necesidad más apremiante de este Puerto, era la de dotarlo de medios que impidiesen la repetición de hechos semejantes.

La tripulación del patache **"San Francisco"** pudo salvarse al cambio de marea, y ambos buques se perdieron en la playa".



AÑO 1867

QUECHEMARÍN “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Patrón: Félix Marichiala

Origen - Destino: Bilbao - Gijón

Carga: Mineral de Hierro

Tripulación: 5 marineros

En 28 de abril de 1867, el quechemarín “**Nuestra Señora del Carmen**”, al mando del patrón Félix Marichiala, de la matrícula de Bilbao, que navegaba con cuatro tripulantes más desde Bilbao a Gijón cargado de mineral de hierro, fue desarbolado del palo mayor en la noche del 27, lo que le obligó a arribar al puerto de Santander a las 2 y media de la noche, pero al no poder penetrar en él quedó fondeado muy cerca de la barra y la mar, que rompía con fuerza inusitada, le echó a pique sobre sus amarras, salvándose en la lancha la tripulación, con el auxilio del práctico Juan del Solar.

QUECHEMARÍN “SAN RAMÓN”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Patrón: Balbino Iglesias

Carga: Carbón

Arqueo: 10 toneladas

Tripulación: 4 marineros

El mismo día 28 de abril el quechemarín “**San Ramón**”, de la matrícula de Rivadeo, de diez toneladas, al mando del patrón Balbino Iglesias, con tres hombres más de tripulación y carga de carbón, fondeó con el fuerte temporal por dentro de la barra del puerto, y al faltarle las amarras se fueron a la costa del Puntal. La tripulación fue salvada por la lancha del práctico de guardia Juan del Solar.

PATACHE “AMALIA”

Peligro naufragio

Nacionalidad: Española

El mismo día 28, bajo el fuerte temporal, fondeó muy cerca de Las Quebrantas el patache “**Amalia**”, quedando en inminente peligro de naufragio, y al ir garreando largó las amarras para ganar el puerto; en ese momento fue tomado a remolque por el vapor “*Vizcaíno-Montaños*” que le dejó fondeado a buen resguardo en fondeadero seguro.



AÑO 1869

BERGANTÍN “JOAQUÍN”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Santander - La Habana

Carga: Harina

El día 10 de marzo de 1869, varios barcos que habían salido del puerto de Santander rumbo a diversos destinos, tuvieron que volver de arribada a causa del fuerte temporal que se levantó. Entre ellos se encontraba el bergantín “**Joaquín**”, de la matrícula de Santander, que había salido con cargamento de harina para La Habana.

El bergantín, acosado por el temporal fondeó sobre las diez o diez y media de la mañana a la boca del puerto, y al poco tiempo empezó a garrear, por lo que pidió auxilio, pero el viento y la marea le hacían derivar en dirección a la costa, que se hallaba azotada por inmensas olas; en vista de esa circunstancia la tripulación tuvo que abandonar el barco por sus propios medios.

Aunque dos lanchas dotadas de calabrotes para su remolque salieron en su auxilio no lo pudieron trincar, y además a las tres y media de la tarde se hizo a la mar el vapor “*Apóstol*” con la misma intención, pero para entonces el bergantín se hallaba acostado sobre el peligroso sitio de Las Quebrantas, por lo que el socorro

fue ya imposible; en consecuencia, las lanchas y el vapor se volvieron a puerto y el barco se hizo añicos sobre aquel arenal.

BARCO PORTUGUÉS

Naufragio

Nacionalidad: Portuguesa

Origen - Destino: Desconocido - Bilbao

Carga: Bacalao

El día 19 de octubre, un barco portugués del que se desconocía el nombre, que con carga de bacalao se dirigía a Bilbao, acosado por el temporal fue a fondear al abra del Sardinero, pero a pesar del abrigo de aquella playa no pudo resistir al ancla la fuerza impetuosa del viento y comenzó a garrar yéndose a la costa, donde había naufragado. No se conocían desgracias personales.



AÑO 1870

QUECHEMARÍN “DONOSTIARRA”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Tina Mayor - Santander

Carga: Duelas

En esa noche del 22 al 23 de octubre de 1870, con tantas víctimas de pescadores en sus naufragios, hay que contabilizar la pérdida del quechemarín “**Donostiarra**”, que venía en viaje desde Tina Mayor a Santander cargado de duelas; el naufragio sucedió en circunstancias desconocidas, con seguridad al intentar entrar en puerto, pero el acoso del temporal le llevó a Las Quebrantas, donde apareció al día siguiente completamente destrozado, y sin rastro del capitán y de los cuatro marineros que le tripulaban.

En total, fueron diecinueve las víctimas de aquel temporal de la desastrosa noche del 23 de octubre de 1869.



AÑO 1871

PATACHE “ROSARIO ANTONIO”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Capitán: Presno

El día 17 de enero de 1871, a cosa de las dos y media de la tarde, intentaba la entrada en el puerto el patache “**Rosario Antonio**”, al mando del capitán Presno, con una mar gruesísima que le impedía llegar a su destino. La escena llevó al muelle a muchos espectadores, porque la suerte del patache era muy dudosa ante el peligro que le rodeaba.

A la vista de todos recibió el **“Rosario Antonio”** dos terribles golpes de mar, cerca de las rompientes de Las Quebrantas o el Puntal, que le hicieron desaparecer por completo, pero la tripulación, compuesta del capitán y cuatro marineros, previamente habían saltado a la lancha para trasladarse a una polacra-goleta más próxima de los que estaban fondeados en las cercanías, llamada *“Teresita”*, lo que lograron sin novedad.

Los dos capitanes conferenciaron sobre la peligrosa situación en que se encontraban sus barcos, y resolvieron abandonar también este último, embarcándose ambas tripulaciones en su lancha respectiva cada una, a pesar del malísimo estado de la mar.

Al poco tiempo, un golpe de mar arrebató a dos hombres de la lancha del **“Rosario Antonio”**, y casi a continuación volcó pereciendo los otros tres restantes; todo ello a la vista de algunos espectadores que se había traslado al sitio de la Cerda para presenciar el imponente aspecto de la embravecida mar; al poco tiempo el patache desapareció hecho añicos entre las olas de la playa del Puntal.

En vista del inminente peligro en que se encontraba el patache, el Señor Comandante de Marina ordenó la salida del práctico mayor con una lancha para prestarle los socorros necesarios, que no pudieron tener lugar porque al llegar al sitio del siniestro la lancha de auxilio ya se había perdido el barco.

POLACRA - GOLETA “TERESITA”

Naufragio

Hemos dejado a la tripulación de la polacra-goleta **“Teresita”** fondeada en situación muy apurada cerca de las rompientes de Las Quebrantas aquella tarde del 17 de enero de 1871, y a su tripulación embarcada en la lancha para salvar sus vidas.

A la vista del naufragio del bote del quechemarín **“Rosario Antonio”** y de la desaparición de los tripulantes, y viendo además las enormes dificultades de desembarcar en aquella embarcación en Las Quebrantas, volvieron a reembarcar con grandes dificultades en la **“Teresita”**.

En aquella situación, pero ya de noche, salió en auxilio de la polacra-goleta el vapor *“Primero de España”*, y en el mismo momento de ir a remolcarle faltaron las amarras, siendo de todo punto imposible prestarle nuevo auxilio, que corrió idéntica suerte que el **“Rosario Antonio”**, yendo a naufragar a Las Quebrantas donde se hizo añicos.

También en el caso de la polacra-goleta **“Teresita”**, el práctico mayor del puerto que se hallaba embarcado en el bote del resguardo tripulado por seis carabineros, logró echarle un cabo para intentar remolcarle, que no dio los resultados que se esperaba, no pudiendo proceder al remolque.

Cuatro miembros de la tripulación consiguieron llegar a la playa del Puntal, habiendo desaparecido otros dos que resultaron ahogados.

Es el caso que el Comandante de Marina Señor Posadillo, que hizo cuanto pudo por facilitar el auxilio del vapor “*Primero de España*”, se ofreció a pagar de su bolsillo particular los gastos que se ocasionasen; pero a tan digna conducta opuso otra no menos digna el Señor Rotaeché, de la empresa propietaria del barco, que no podía mirar el trabajo de forma especulativa, sino como un servicio a la humanidad.

TRES PATACHES

Naufragios

El día 18 de enero de 1871 se encontraban anclados en el abra del Sardinero tres pataches y una corbeta francesa; estaban allí desde hacía dos días, de lo que hablaremos. Las tripulaciones de los pataches, en vista del peligro que tenía la mar se refugiaron en la goleta, pero estando preparándose los tripulantes franceses a abandonar también su embarcación, dispuso el Comandante de Marina comunicar con la corbeta desde la torre del vigía por medio del telégrafo de la Maputox 1.º, para prevenir al capitán que el menor peligro estaba en seguir fondeado en el Sardinero, y en el último extremo prevenirle lo que debía hacer antes de abandonar el buque, y que embarrancase la lancha en el sitio que por medio de una señal de la había de designar.

Los responsables de la empresa del vapor “*Primero de España*” dispusieron su salida para rescatar a las tripulaciones de los pataches, operación que llevó a cabo recogiendo también la tripulación de la corbeta francesa, después de no pocas maniobras bien difíciles que exigieron gran pericia, en medio de un furioso mar que casi cerraba la entrada y salida del puerto. El vapor regresó de una a dos de la tarde, conduciendo 33 hombres que componían las dotaciones de los cuatro buques fondeados en el abra del Sardinero.

Al día siguiente volvió a salir el “*Primero de España*” hasta el Sardinero para rescatar a los tres pataches, y con el objeto de remolcar a la corbeta francesa salió también de puerto el vapor “*Pelayo*”; pero el estado de la mar era tal que ambos buques retrocedieron sin poder realizar la operación, encontrándose con que de los tres pataches sólo quedaba uno en el Sardinero, los otros dos habían desaparecido la noche anterior. El mismo día entró de arribada a puerto la fragata “*Panamá*”.

Como consecuencia de estos acontecimientos, el Club de Regatas pasó una atenta y muy honrosa comunicación al señor Don Eduardo Echevarría, capitán del vapor “*Primero de España*”, dándole gracias y nombrándolo socio honorable del club por “su noble y valiente y desinteresado proceder” en los tristísimos sucesos ocurridos hacía pocos días. La comunicación decía así:

“Al acordarle tan insignificante recompensa, hemos tenido presente el generoso desprendimiento con que ha obrado, y por esta razón nos hemos abstenido de ofrecerle objeto que envolviese interés, y que pudiera ofender su amor propio y delicadeza.”

BERGANTÍN GOLETA INCÓGNITO

Naufragio

Nacionalidad: Francesa

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

El año 1878 el Capitán de Navío y Comandante de Marina del Santander, Don Diego Méndez Casariego elevó un informe en solicitud de la adquisición de unos botes salvavidas para el Puerto de Santander, dado el gran número de naufragios ocurridos aquellos años, en el que relataba de manera somera algunos de ellos. En referencia al año 1871 dice:

"El 71 (año 1871) fondeó desabrigado un Bergantín-Goleta francés; se pudo salvar la gente con las lanchas del Práctico, y el buque se perdió poco después".



AÑO 1872

BERGANTÍN-GOLETA “BEATRIZ”

Naufragio

Nacionalidad: Inglesa

Origen - Destino: Cardiff - Santander

Carga: Carbón

El día 19 de enero de 1872, con un tiempo que hacía presentar un aspecto imponente a la entrada del puerto por las grandes mares que la cruzaban, a las cinco de la tarde intentó la entrada el bergantín goleta inglés “**Beatriz**”, pero no lo pudo conseguir, por lo que se vio obligado a fondear en lo más peligroso de la rompiente.

En tal estado, la tripulación intentó salvarse abandonando el barco en la lancha de a bordo a las once de la noche, coincidiendo con la pleamar, y después de grandes dificultades llegaron todos a tierra.

Los restos del “**Beatriz**”, hechos pedazos por las olas, se veían flotar el día siguiente por la mañana en la bahía, donde el barco era muy conocido, pues ya le había visitado quince veces, y entraba esta vez cargado de carbón procedente de Cardiff..

AÑO 1873

GOLETA DE NOMBRE DESCONOCIDO

Naufragio

Nacionalidad: Belga

El día 11 de marzo, con un fuerte temporal, una goleta belga que entraba en la bahía de Santander, por culpa de la marea o empujada por el viento Norte que soplaba con fuerza, se fue a las rompientes de Las Quebrantas.

En el momento que desde tierra advirtieron el peligro en que se encontraba la goleta, salió en su auxilio el vapor remolcador, que no pudo acercarse ni conseguir su intento, porque arrollada la goleta por las mares, se había internado tanto que fue a encallar en el arenal; afortunadamente la tripulación pudo salvarse.

BERGANTÍN-GOLETA "BUENAVENTURA"Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Corcubión - Santander

El día 1 de noviembre de 1873, con una imponente mar de fondo, bastante cerrazón y chubascos del Noroeste, embistió el puerto de Santander después de medio día y fuera de marea, un bergantín goleta español llamado "**Buenaventura**", procedente de Corcubión, pero al no haber tomado la virada fue a parar a Las Quebrantas.

Muy descorazonada debía de venir la tripulación, porque en cuanto se vieron en aquella situación dieron fondo, y sin cuidarse del aparejo, que dejaron largado, ni de maniobra alguna, ni aun en reparar siquiera en que la determinación que iban a tomar les exponía a una muerte segura, saltaron ocho hombres a un frágil bote, sin remos, teniendo a bordo una lancha que podía oponer alguna más resistencia a la mar, aunque las circunstancias eran de todo punto desesperadas y los auxilios imposibles.

El pequeño vapor "*Luchana*", de la matrícula de Bilbao, único que se hallaba en aquellos momentos en el puerto en disposición de prestar servicio, hizo cuanto pudo por lograr su salvación, pero todo fue en vano.

En medio de todas estas dificultades, un bote salvavidas atravesó rápido la bahía en dirección al buque en peligro, tripulado por siete arriesgados marinos; eran éstos dos capitanes de vapores ingleses, uno de ellos el del "*Miño*", al que pertenecía el salvavidas, tres de sus tripulantes, y el buzo y ayudante del vapor "*Cid*"; como a tres cables del "**Buenaventura**", un furioso golpe de mar hizo zozobrar el salvavidas, tragándose las olas a sus siete tripulantes.

Otro golpe de mar había estrellado contra el "**Buenaventura**" al bote en que se habían embarcado los ocho hombres de su tripulación, pereciendo todos ellos. El total de ahogados y desaparecidos fue de 15 vidas humanas.



AÑO 1874

FRAGATA INCÓGNITA

Naufragio

CINCO PATACHES INCÓGNITOS

Naufragios

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

En el ya mencionado Informe del Capitán de Navío y Comandante de Marina de Santander, Don Diego Méndez de Casariego, sobre los naufragios ocurridos los años anteriores a la boca del puerto de Santander, se dice:

"El 74 (año 1874) fondearon en el Sardinero una fragata y cinco pataches; las tripulaciones se salvaron en el *"Primero de España"*, que a pesar de la mar gruesa salió a recogerles. Los buques se perdieron todos a los dos días en Langre".

Creemos identificar lo relatado por el Comandante de Marina Señor Méndez Casariego, con lo que se publica en la novela *Sotileza* de Don José María de Pereda, terminada de escribir en diciembre de 1884, donde el autor hace una descripción de los pataches que hacían el servicio de cabete entre los puertos del Cantábrico, y que reproducimos en otro lugar de este capítulo; el autor, refiriéndose a Las Quebrantas, cuenta un suceso ocurrido años antes, en estos términos:

"Todos los inviernos devora este monstruo (Las Quebrantas) su ración de patache. En una sola tarde, no hace muchos años, he visto yo perecer cinco. Los cinco, después de entrar acosados por el temporal y de faltarles la virada suprema, la de la salvación, la que les aleja del abismo, habían tenido que fondear delante de las rugientes fauces del monstruo. Cuatro tripulaciones se habían salvado ya a duras penas, y la lancha de un práctico recogía la quinta, con heroicos esfuerzos, cuando yo llegué al castillo de la Cerda."

Momentos después, rotas las débiles amarras, desfilaban uno a uno hacia las Quebrantas, y, para llegar más pronto, a brincos, como cabra entre malezas, y desaparecían todos ellos en aquel infierno de espuma, de golpes y de bramidos. “

No sabemos el año en que ocurrieron estos sucesos; tienen una semejanza con los tres pataches naufragados el 18 de enero de 1871 en Las Quebrantas, pero aquéllos naufragaron de noche y estos cinco pataches perecieron a la luz del día, según manifiesta el testigo.

CORBETA “LA PACE”

Naufragio

Nacionalidad: Italiana

Capitán: Sr. Parascandolo

Carga: Raíles viejos

Boletín de Comercio

La Voz Montañesa

Naufragios en la costa de Cantabria

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

El día 2 de diciembre de 1874 amaneció bajo un terrible temporal que arreciaba con fuerza sin tregua ni reposo, con continuos cerrados chubascos y el viento huracanado; y la mar se había venido tanto que pocas veces se vio reinar tan seguidamente tiempo tan recio.

(Esto se escribe el miércoles, 12 de marzo de 2008, cuando el día de ayer la costa del Mar Cantábrico ha sufrido un fuerte temporal; comentan los diarios locales hoy por la mañana que posiblemente no se repetirá otro de tanta potencia hasta dentro de 500 años. En todo caso, las fotografías que publican son impresionantes).

La corbeta italiana “**La Pace**”, que había salido del puerto de Santander cargada de raíles viejos, acosada por el huracán del Oeste, intentó la tarde anterior volver a entrar al puerto de su salida, pero como la operación era muy peligrosa en aquel momento, decidió fondear en el Sardinero.

A las cuatro de la misma tarde estaba a su costado el vapor remolcador “*Hércules*”, con objeto de remolcar la corbeta para salvarla del peligro que la acechaba, pues sólo contaba con el auxilio de las dos anclas con las que estaba fondeada; a esta propuesta se negó el capitán, alegando que para hacerlo había de arriar las cadenas, y si la amarra del remolque le faltaba, que era muy fácil, teniendo en cuenta el tiempo y la mar crecida, vería perdida irremisiblemente la tripulación.

En consecuencia, el capitán del “*Hércules*” propuso entonces al de “**La Pace**” que saltasen todos los tripulantes a bordo del vapor remolcador, abandonando en consecuencia a la goleta, estando como estaba bien fondeada; también ante esta proposición el capitán de la goleta se negó resueltamente a abandonar su buque,

retirándose por tanto el “*Hércules*” a puerto. Cuando enfilaba la entrada salía el vapor “*Volador*”, con el fin de salvar a la goleta, pero también fue en vano.

Después de una noche horrible para la tripulación, el capitán ordenó levar anclas para entrar en el puerto; a las nueve de la mañana, con velas desplegadas y la mar en vaciante, el buque apareció a la bocana, bajo la mirada de muchísimos espectadores que acudieron al muelle y a todos los sitios desde donde se pudiese divisar la escena.

En popa como venía, perseguida y acosada por un viento deshecho del N. O. y con aparejo largo, todos comprendieron en el acto que el buque estaba perdido, y la suerte de su tripulación gravemente comprometida. Azotada por las furiosas mares que la combatían sin cesar, y con la ayuda del viento, se vio envuelta la goleta por las olas y arrojada como una pluma en medio de las grandes rompientes de Las Quebrantas, casi sin auxilio posible. Las mares la barrían y cruzaban a tanta altura que el buque desaparecía a intervalos, y se le vio rendir un palo y a los pocos momentos el otro.

A pesar del peligroso lugar donde había dado a la costa la corbeta, se le prestaron todos los auxilios humanamente posibles, para tratar de salvar a los 11 marineros que la tripulaban. Allí estuvieron los vapores “*Hércules*”, “*Volador*”, “*Santander*” y otro; una lancha tripulada del correo trasatlántico “*Nuevo Santander*”; otra del paquete francés “*Ville de Brest*”; otras diversas lanchas y las dos las goletas de guerra alemanas “*Nautilus*” y “*Albatros*”, perfectamente dotadas con salvavidas y sus oficiales a la cabeza.

Fue muy valiente y humanitaria la conducta del comandante de la goleta alemana “*Nautilus*”, Sr. de Zempsch, sus oficiales el Barón de Loewenstern, el Señor Hirschberg, y el doctor Machholz, que con tres botes tripulados por 18 marineros, y otro de la goleta “*Albatros*”, con su dotación correspondiente, al mando del oficial Sr. Hallfern, provisto de botiquín y todo lo necesario para estos accidentes, dieron ejemplo de valor y abnegación sin límites.

Cinco fueron los individuos salvados del naufragio, aunque tres de ellos, si no eran cadáveres en el momento de sacarlos de la mar, fallecieron a los pocos momentos sobre el arenal; solamente se salvaron, en consecuencia, el capitán y un marinero. El capitán fue rescatado por el práctico mayor del puerto, Don Antonio Santos Gómez, que había acudido con su lancha, y con el auxilio del contramaestre del vapor español “*Nuevo Santander*”.

El Sr. Modesto Piñeiro, consignatario de “**La Pace**”, se presentó también en el lugar del siniestro, donde trabajó denodadamente en el rescate de los náufragos.

El día 30 de diciembre el periódico *LA VOZ MONTAÑESA* publicaba una carta remitida por G. Parascandolo, capitán de la corbeta italiana “**La Pace**”,

“Santander. Diciembre 18 de 1874.-

Señor director de LA VOZ MONTAÑESA.-

Muy señor mío: Ruego a Vd. se sirva insertar en las columnas del periódico de su digno cargo, las siguientes líneas para desmentir las inexactitudes en que incurre el capitán del vapor Hércules en un suelto que salió a luz en el BOLETÍN DE COMERCIO del día 12 del corriente, número 285, referente a la barca italiana de mi mando, nombrada La Pace, por lo cual le anticipa las gracias el que se ofrece a V: como su afectísimo S. S. Q. S. M. B.-

G. Parascandolo.

Por los embustes del capitán del vapor Hércules: por el servicio activo de los prácticos de Santander (intento hablar del práctico o prácticos de guardia), y por último, por no hacer dar tanto eco al estilo romanesco del BOLETÍN DE COMERCIO, de Santander, ruego encarecidamente a este último que antes de hacerse juez se haga bien cargo de la verdad de los hechos.

*El capitán del buque italiano **La Pace** ha salido del seno de las aguas vivo, y no muerto. Encontrándome enfermo, me reservo tiempo mejor para contestar extensamente al número 285 del BOLETÍN DE COMERCIO.*

Por ahora, haré una pequeña observación a las exageraciones insertas en el mencionado número.

***La Pace** vino a anclar a la rada del Sardinero entre nueve a diez de la mañana, no por la tarde, como dice el BOLETÍN, y el vapor Hércules vino al lado de **La Pace** a las cuatro y media de la tarde. Pregunto ahora al BOLETÍN DE COMERCIO: ¿por qué vino el Hércules a las cuatro y media de la tarde? ¿Se había acaso olvidado que el Semáforo le había dado aviso desde las diez de la mañana?*

*Hablando ahora del servicio de prácticos (me refiero ahora a aquel o aquellos de guardia), cuando **La Pace** apareció por Cabo Mayor, el Semáforo, por indicación sin duda del práctico o prácticos de guardia, señaló que debía hacerse afuera. Yo, no conociendo estas señales, inmediatamente anclé en el Sardinero. Y pregunto a estos prácticos: ¿por qué debía hacerme afuera? ¿acaso por no haber agua en la barra, o por el viento escaso y la marea contraria? Si por estas razones el práctico o prácticos de guardia hubiesen ordenado a **La Pace** hacerse afuera, yo les digo que son perezosos e ignorantes, que no conocen la posición hidrográfica de su puerto: y todo estoy pronto a hacerlo constar ante cualquier comisión marítima, sea militar o mercante, española o extranjera.*

Volviendo al vapor Hércules, éste vino a las cuatro y media de la tarde directamente a la popa de mi buque, diciéndome dejara las anclas en la mar. Mientras con la mayor solicitud estaba para ejecutar dicha maniobra, veo al Hércules de proa a mi izquierda, diciéndome:

“El tiempo es malísimo. “-

Yo le contesté:

“Es verdad”-

A esto el capitán del Hércules repuso:

“Mañana muy temprano vendré a remolcarlo”

A lo que contesté:

“¿Cree V. que esta noche el viento quede del Oeste?”-

Y me respondió:

“Creo que sí”

Repetí yo:

“¿Cree que esta noche el viento gire al N. N. O.?”-

Entonces continué diciéndole:

“Cuando vaya ir a tierra me mandará una lancha bien tripulada, para si esta noche el viento girase al N. O. o al N. N. O., pueda yo ir a tierra con toda la tripulación”.-

Así terminaron nuestras preguntas y respuestas.

EL BOLETÍN DE COMERCIO da por sentado que el capitán del Hércules me instó a salir de su embarcación: este señor no ha soñado jamás en hacerme esta invitación, y para probar esta verdad vivo no sólo yo sino también un marinero, el que puede servir de prueba testimonial.

También puede servir de prueba testimonial el cabo o cable de remolque que vive también (aunque no tiene espíritu vital); al menos el capitán del vapor Hércules no puede decir que yo no tenía cable de remolque.

Es positivo que el cable de remolque es más grueso de lo que era menester.

El Semáforo puede hacer constar que el tiempo que hablé con el capitán del Hércules fue brevísimo y no que tuviésemos una larga polémica como dice el BOLETÍN DE COMERCIO.

Respecto a los demás auxilios, es verdad que doy infinitas gracias a todos cuantos han cooperado al salvamento de la tripulación y me reservo hablar de éstos a su tiempo.

Sólo diré que si cualquiera de las más pequeñas embarcaciones de Santander se hubiera acercado al buque naufrago, cuando estaba anclado en el Sardinero, ninguno hubiera muerto.

Ignoro el idioma español: por esta causa he sido moroso en dar una completa satisfacción al BOLETIN DE COMERCIO. Dice éste que ha sido una desgracia que se podía haber evitado.

Ahora pregunto al BOLETÍN que diga: ¿Cuál fue la causa por la cual no se evitó esta desgracia?-

G. Parascandalo,

Capitán de la barca italiana

La Pace.

A esta carta del capitán de “**La Pace**” salió el *BOLETÍN DE COMERCIO* el día 31 de diciembre de 1874, con un comentario que decía así:

*“No hay para qué negar la extrañeza que nos ha causado el comunicado que dejamos transcrito, ni ocultar debemos tampoco el disgusto que sentimos al vernos obligados a tomar la pluma para oponer algunos renglones mesurados y corteses al Sr. G., Parascandolo, capitán de la corbeta italiana **La Pace**, que naufragó en nuestro puerto el sábado 12 del corriente mes.*

Por dos razones, en concepto nuestro muy poderosas, sentimos disgusto al tomar la pluma para responder con la templanza y brevedad posibles al Sr. Parascandolo; primera, por su calidad de extranjero, y segunda, porque es para nosotros tan delicada y respetable la situación en que los azares de la suerte le han colocado, que no nos perdonaríamos nunca, si, por satisfacer al amor propio, contribuyésemos a agravarla en lo más mínimo.

*Que el capitán de **La Pace** anduvo mal aconsejado, no es necesario advertirlo; su escrito, del que creemos ha de arrepentirse, lo pone bien de manifiesto; pero esté seguro el extranjero marino que no hemos de seguirle en el camino que ha emprendido, ni menos imitarle en el lenguaje inconveniente que ha empleado.*

Dice al final de su comunicado:

“Ignoro el idioma español, por esta causa he sido moroso en dar una completa satisfacción al Boletín de Comercio”.

*Racionalmente pensando no es creíble que ignorando el idioma español el día 12 el señor Parascandolo le conociese el 18, y sólo ante esta consideración, si el escrito fuese suyo, debe dispensársele de todo; la forma, el estilo y la interpretación torcida que da a nuestras palabras, que impresas están para que el comunicante más sereno pueda consultarlas y convencerse que no hemos dicho lo que en diferentes casos quiere él hacernos decir. Pero si el escrito que nos ocupa no fuese del capitán de **La Pace**, poco, muy poco es lo que tiene que agradecer a quien, apenas salido del seno turbulento de los mares, le presenta ante el público ataviado con tan extraña vestidura.*

Pero no queremos extendernos, y vamos a concretar, para concluir lo antes posible, sin faltar al propósito que nos hemos impuesto.

*Dijimos en el número correspondiente al sábado 12, que **La Pace** ancló en el Sardinero el viernes por la tarde, y que a las cuatro estaba a su costado el vapor Hércules: así lo repetía la voz pública en la que entonces como siempre procuramos inspirarnos; pero el capitán de la corbeta asevera que ancló por la mañana, y que el Hércules no llegó a su costado hasta las cuatro y media: concedido.*

*Inspirados igualmente en las noticias que de boca en boca corrían, expusimos asimismo que **La Pace** no pudo ser remolcada por carecer de más anclas que las*

dos sobre que estaba fondeada, pero que el capitán del Hércules le propuso que la tripulación abandonase el buque y se trasladara al vapor, que era como podían haberse evitado todas las desgracias personales, según entonces manifestamos, aserto que repetimos hoy, porque a ello nos obliga el Sr. Parascandolo con la pregunta con que termina su comunicado.

No dejamos, sin embargo, de exponer y en honra de este marino, a quien no hemos querido ofender ni lastimar; que su negativa a abandonar el buque obedecía a un celo y una delicadeza extremados, que hijos son de un sentimiento de honor; siempre atendible en el exacto cumplimiento del deber, por más penoso que él sea en determinados casos.

Y ésta es la parte principal del comunicado, la única realmente que nos atañe, en las palabras, no en la intención que sana y recta era, cónstele así y sírvale de gobierno al infortunado marino.

Pero él niega que el capitán del Hércules le hiciese la proposición de trasladarse al vapor...y ante la afirmación pública de uno y la negativa suscrita de otro, el respeto que la palabra de todos nos merece, obligándonos a ser prudentes y cautos, suspendiendo nuestro juicio definitivo en este asunto.

A esto nada más debe limitarse nuestra réplica.

*Queda pendiente la cuestión marinera, pero como no somos Autoridad de marina, ni abogados del apreciable capitán del Hércules, ni defensores de los prácticos de número de este puerto, que probado tienen, con su conducta, que no son perezosos ni ignorantes, nos creemos excusados de agregar una palabra más en la cuestión promovida por el capitán de **La Pace**. ”*

El 30 de diciembre, el *Boletín de Comercio* publicaba un extenso remitido con la firma de “X”, donde explicaba detalladamente la dificultad para haber usado el cañón lanzacabos desde Las Quebrantas hasta la goleta “**La Pace**”, a causa del deshecho temporal que provocó su naufragio. (DOCUMENTO VI)

Es magistral el relato que hace Rafael González Echegaray en su renombrado libro “*Naufragios en la costa de Cantabria*”, del naufragio de la corbeta italiana “**La Pace**”, que comienza con una bella exposición de la situación de la geografía y el tiempo en que sucedieron los hechos, de que les hemos hecho mención sobre el naufragio referido. Dice así:

“El día 6 de diciembre de 1874 empezó a subir el mercurio en el barómetro de la vieja Capitanía del Puerto. El Sur, pegajoso de varios días, dejó empotrar de cirrocúmulos la cúpula de la bahía, cerró al ocaso su ojo sanguinolento -pinceladas de fuego- entre los Picos de Europa y Cabarga, y poco a poco se vino rolando al Oeste. La marejada verde mate del puerto se fue aplomando y a poco empezaba a rizarse desde la Isla del Oleo y los Raos, canal abajo. Los barcos a la gira dieron, con su estrechonazo de cadena sobre el escobén, sus costados de estribor a la ciudad y apuntaron sus rodas entre Peña Castillo y el telón roquero de Cabuérniga.

El Nordeste, viento gallego, se entabló sin estridencia; no hubo rotura de amarras, ni garreos sobre el Pozo de los Mártires; pero a medida que trepaba recuperando milibares, la procesión impresionantes de nimbas rasos, negros, preñados de agua y cellisca, asaltaba el contrafuerte costero del Cantábrico estrellándose en chubascos prietos sobre los primeros macizos de piedra peñas al mar.

Había empezado a recalar maretón de afuera, recocado desde medio océano después de una semana de borrascas atlánticas. Y a poco las mares iban engruesando a medida que la línea del horizonte se emborronaba, cortándose con el difumino a telón de los chubascos desfogados sin piedad; las mares se crecían, se rizaban de espumas en las crestas quebrando la línea y tomando aliento en el retroceso de la resaca antes de llegar a las peñas, para volverse con furia titánica sobre el muro de hierro de la costa en un ataque simultáneo de millas y millas. Por un instante todo el batiente negro era un merengue lento que luego resurgía a medida que el llanto blanco se iba esculpiendo entre los farallones roqueros y la resalsa loca de mar deshecha retrocedía respirando para un nuevo ataque.

Y los prados verdes de la costa se empapaban del azote de la lluvia helada y violenta; y los montes cercanos, con el gemido de los árboles en balances rabiosos, se hundían en la rasgadura de las nubes de plomo con el concierto de las quimas vencidas y las hojas en torbellino por las camberas.

El frente heroico de la mar asaltando la costa desde las Tinas a Machichaco era un cerrojo dantesco; gris perdido en la lejanía, verde espumoso en la rompiente y negro sucio en la profundidad de las ensenadas con luz triste de diciembre en pie de guerra.

Y en medio del infierno el pulso impasible y eterno de las mareas -arriba y abajo-, retrasando y acercando la línea de brega sobre tierra cada doce horas para mayor dificultad en las maniobras de acceso a los puertos. El Puntal desapareció bajo el azote de harina de banda a banda en la pleamar y el Ansión desvelaba su tenaz resistencia a la bajamar rompiendo espuma mar afuera.

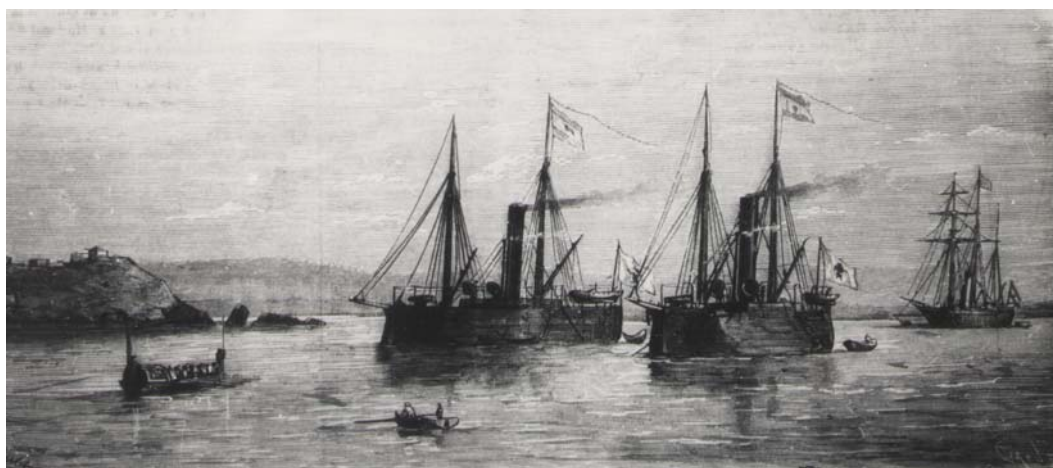
A pesar de todo, el día 10 mejoró algo la mar, cedió un poco el viento y el barómetro se puso firme a mitad del camino. Y salió **“La Pace”**.

“La Pace” era una corbeta italiana mandada por el capitán G. Parascandolo, con once hombres de tripulación y consignada a don Modesto Piñeiro, que había tomado un cargamento de raíles viejos y que había intentado zarpar el día 9 sin conseguirlo.

Después de doblar Cabo Mayor se vio que imposible hacer viaje al Oeste en las condiciones meteorológicas reinantes y regresa al Sardinero, en donde tiene que fondear precipitadamente con las dos anclas a las nueve y media de la mañana. A eso de las tres y media de la tarde, viendo que sensiblemente ha vuelto a empeorar el estado de la mar, salen de Santander el remolcador *“Hércules”* y el vaporcito *“Volador”*, los cuales se abarloan a la corbeta.

Y ahí viene lo bueno. El Patrón del *“Hércules”* jura y perjura que el capitán se negó a aceptar el remolque a puerto; que rechazó toda clase de auxilio, incluso

negándose a evacuar el buque en aquel mismo momento para salvar la tripulación, porque al parecer temía que el levar anclas lo echase la mar a Las Quebrantas, a pesar de los esfuerzos del “Hércules”. Sin embargo, el capitán Parascandolo acusó después gravemente el patrón del “Hércules” y a los prácticos, a los que en la prensa local puso *como ni digan dueñas* de “perezosos e ignorantes” y jura que el semáforo no hizo señal alguna para que no tomase el fondeadero y que por eso se quedó afuera; que el patrón del “Hércules” contestó que no a su pregunta de si creía que habría de volver a entablarse el tiempo del Norte y que, por el contrario, le dijo que podría aguantar perfectamente la noche; que se negó a cederle una lancha para evacuar la corbeta, llegando a la playa en el caso de que hubiesen de faltar las cadenas y, por fin, que ni siquiera le ofreció su propio barco para abandonar en aquel momento. Pues entonces, ¿para



Llegada a Santander de las fragatas de guerra alemana "Nautilus" y "Albatros". Año 1873.

qué diablos había salido el remolcador con aquel tiempo hasta el costado del italiano?, me pregunto yo.

Lo cierto es que los vaporcitos se retiraron y al día siguiente por la mañana “**La Pace**” empieza a garrear sobre Las Quebrantas y entonces su capitán se decide a tomar el puerto en vaciante (la pleamar había sido entre seis y siete de la mañana) con Noroeste muy fuerte y aparejo largo. Al intentar entrar, una racha le arranca un palo y lo acuesta sobre la rompiente; enseguida rinde otro y, tapado totalmente por las olas, se pierde a las nueve de la mañana del día 12. Acudieron el remolcador “Hércules” y los pequeños vapores “Volador” y “Santander nº 1”, así como las lanchas del vapor correo de la Trasatlántica “Nuevo Santander” y el francés “Ville de Bret”, y las de las goletas de guerra alemanas “Nautilus” y “Albatros” surtas en la bahía, y que en aquellos días andaban por nuestras costas en crucero político a la vista de los graves acontecimientos nacionales.

Solo pudieron salvarse cinco náufragos, uno de ellos el capitán, rescatado todos los demás perecieron; de los rescatados fallecieron más tarde tres en el hospital de San Rafael.

En cuanto al señor Parascandolo mejoró del susto, armó el escándalo que ustedes pueden suponer, al publicar en la prensa local las declaraciones a que antes nos referíamos. Se organizó una salsa respetable, y aún cuando posteriormente se retractó de alguna de las más graves acusaciones, mantuvo hasta el final que la culpa del naufragio era exclusivamente de la ciudad de Santander, de su puerto, de sus autoridades, de sus prácticos y de todo el mundo por no haber ido a recogerlos al Sardinero cuando aún estaba la corbeta fondeada. heroicamente por el contraamaestre del "*Nuevo Santander*".

Cierre el lector los ojos, trasplántese a 1874, siéntese en un taburete de un escritorio del muelle o un butacón de la Junta del Puerto y póngase a comentar el suceso con ardor y cuidado para no volcar algún tintero o derramar la salvadera. Aquello fue Troya; cada periódico tomó un partido y hasta que los meses fueron haciendo olvidar la catástrofe y desaparecieron los últimos maderos de la sobrequilla de "**La Pace**" a manos de la raquería del Puntal, hubo mar de fondo de tinta y discusiones entre las fuerzas vivas, las no tan vivas, los contraamaestres del muelle del Merlón y hasta en los bancos de la Alameda Primera con jubilados y niñeras".

En el repetidamente mencionado informe elevado por el Capitán de Navío y Comandante de Marina de Santander, que se conserva en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Santander, en solicitud de botes



GRAN FURIA EN LA COSTA SANTANDER. —Naufragio de la corbeta francesa La Pace, en el puerto de Santander, en el mes de abril. —(Cópia del original.)

salvavidas para el servicio del Puerto, se menciona estos sucesos de la fragata "**La Pace**".

"El mismo día 11 de Diciembre fondeó al SE. de la boya del Sardinero la Corbeta italiana **"Pace"**; al día siguiente por la mañana, no pudiendo aguantar más el temporal arrió las amarras y con viento duro y mar gruesa y marea vaciante pasó la barra y embarrancó en el Puntal, pereciendo 14 de sus tripulantes y salvándose solamente el Capitán y un marinero. Algunos llegaron a la playa con vida, pero murieron pocos momentos después, por efecto de los golpes recibidos entre las rompientes".

BERGANTÍN-GOLETA "ASUNCIÓN"

Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Santander - América

Carga: Harina

La misma tarde del sábado 2 de diciembre, el bergantín-goleta **"Asunción"**, que había salido de Santander cargado de harina para América, volvió de arribada y embistió al puerto, sosteniéndose hasta las ocho de la noche que, no siéndoles posible aguantarse a bordo abandonaron el buque saltando a la lancha todos los tripulantes, que se refugiaron en la barca rusa *"Ana María"*, allí cerca fondeada.

El **"Asunción"** apareció a la mañana siguiente en seco en el arenal de Somo, donde fue llevado por las mares.

BALANDRA "ELISA"

Remolque

Nacionalidad: Noruega

El día 15 de diciembre venía en demanda del puerto de Santander la balandra noruega **"Elisa"**, que empujada por la gran marejada que la acosaba, se vio obligada a fondear cerca de Las Quebrantas. Salió en su ayuda el remolcador "Santander núm. 1". que la tomó a remolque y la puso en sitio seguro en el puerto.



AÑO 1875

PINAZA DE NOMBRE DESCONOCIDO

Naufragio

Nacionalidad: Española

Carga: Diversos efectos

La noche del 13 de octubre de 1875, y a causa del mismo fuerte viento del Noroeste que venía soplando desde hacía bastantes días sobre la bahía, causó el naufragio de una pinaza cargada de diversos efectos,

CORBETA DE NOMBRE DESCONOCIDO

Varada

Nacionalidad: Francesa

Como consecuencia del mismo temporal de Noroeste, el mismo día 13 de octubre de 1875 una corbeta francesa garreó y varó en la playa, sin sufrir por este percance avería alguna.



AÑO 1876

PATACHE "BENIGNO"

Naufragio

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

Año 1878

En el citado Informe del Capitán de Navío y Comandante del Puerto de Santander del año 1878, sobre la necesidad de dotar al citado puerto de botes salvavidas, se cita el naufragio del patache "**Benigno**", y lo hace en estos términos:

"El 15 de Marzo del 76 (año 1876) a las 7 de la noche, fondeó sobre el banco de las Quebrantas el Patache **"Benigno"**; el viento era flojo del NO. pero la mucha mar hacía romper la barra; la marea bajando. A pesar de esto la tripulación, compuesta de dos hombres y un niño, se salvó en un botecito de dos remos. Al otro día se vio el barco sobre Latas.

PATACHE "SAN PEDRO"

Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Ribadesella - Santander

El día 25 de junio de 1876, a las doce y media del mediodía entraba de arribada al puerto de Santander, acosado por un fuerte viento de N. O. el patache **"San Pedro"**, procedente de Ribadesella, cuando se fue contra la costa naufragando.

La tripulación consiguió salvarse a nado, pero un muchacho que había quedado a bordo y se hallaba pidiendo auxilio agarrado a uno de los palos, fue salvado por el vapor **"Volador"** que le arrojó un cabo con el que pudo subirle a bordo; el patache quedó encallado en las lastras de la costa.

POLACRA "VIRGEN DEL BUEN CAMINO" Peligro naufragio

Nacionalidad: Española

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

En el varias veces mencionado Informe escrito por el Señor Méndez Casariego, Comandante de Marina de Santander, el año el año 1878, se nos describe el milagroso salvamento de la polacra **"Virgen del Buen Camino"** en la Isla de Mouro (Mogro), y lo hace escuetamente en estos términos:

"El 16 de Diciembre del 76 (1876) entraba la Polacra **"Virgen del Buen Camino"** a remolque del **"Hércules"**, y en medio de la barra le faltaron a éste los ganchos, a causa de la mucha mar que rompía continuamente. La Polacra se fue sobre la Isla de Mouro; dentro de sus rompientes echó el bote al agua, que con cuatro hombres se refugiaron en el remolcador. El buque, después de perder el timón y destrozarse la popa, se salvó milagrosamente fondeando al NE. de la Isla",



AÑO 1877

GOLETA "INÉS DE NANTES"

Peligro de naufragio

Nacionalidad: Francesa

Archivo Autoridad Portuaria de Santander

En el repetidamente mencionado Informe del Comandante de Marina de Santander Señor Méndez Casariego, se menciona el naufragio de la goleta francesa **"Inés de Nantes"** en estos términos:

"El 30 de Enero del 77 (año 1877) a las 4 1/2 de la tarde, fondeó a SSO. del Semáforo la Goleta francesa **"Inés de Nantes"**, el Viento ONO.; después de oscurecer garreó hasta el SSE. de la Punta del Puerto, en donde aguantó el barco, pero la tripulación debió perecer toda al tratar de embarcarse en el bote, pero no se supo nada de ella y se encontró el bote destrozado en el agua".

SUCESO LUCTUOSO

Ahogado

El día 11 de febrero de 1877, Don José María Castanedo, Juez municipal del Ayuntamiento de Ribamontán al Mar, y Don Felipe de Hontañón, secretario de dicha corporación, se reunieron a las dos de la tarde en Galizano, para proceder a la inscripción de la defunción:

"De un hombre desconocido que arrojó el mar a la playa del Puntal de Somo la mañana del día ocho del presente mes, cuya identidad no ha sido posible comprobar, y que con referencia a las diligencias instruidas de oficio, se hagan constar las circunstancias siguientes:

Que la edad aparente del finado es de cuarenta y cinco a cincuenta años.

Que el tiempo probable de la defunción es de diez a doce días anteriores al de la aparición del cadáver en la playa.

Que el estado del cadáver era de completa descomposición, faltándole los ojos, las orejas, las partes blandas del rostro y otras del cuerpo.

Que estaba vestido con bombachos muy destrozados, a la manera de los navegantes, y debajo pantalón de paño en buen estado, calzoncillos y medias de color morado cuasi nuevos, camisa interior de franela y otra exterior pinta formando cuadros, muy destrozadas, habiendo parecido en el bolsillo derecho del pantalón un pañuelo blanco con lista encarnada, y marcado con las iniciales J. C., calzado con zapatos de gomas y herradas con tachuelas de cabeza redonda.

Y que el referido cadáver se ha dado sepultura en el cementerio de Santa María de Latas. “

El referido cadáver es posible procediera de un naufragio del que no hemos tenido noticia, o bien fuera procedente de algún barco atracado en la bahía de Santander que por diversas circunstancias hubiera perecido ahogado.



AÑO 1878

PATACHE “PASA-PUENTES”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Bilbao - Gijón

Carga: Mineral de hierro

El día 28 de marzo de 1878, apareció embarrancado en el sitio de Las Quebrantas el patache “**Pasa-puentes**”, de la matrícula de Luarca, que con carga de mineral procedente de Bilbao se dirigía a Gijón.

Durante las dos noches anteriores el tiempo había sufrido un brusco cambio, con un descenso muy notable del barómetro, los que provocó fuertes rachas de viento del N. O. El “**Pasa-Puentes**” se vio obligado a entrar de arribada en Santoña, y al salir de nuevo para su destino, intentó hacer lo mismo de noche en el puerto de

Santander, con el resultado de haber ido a parar a Las Quebrantas, aunque la tripulación no sufrió ninguna pérdida.

CORBETA DESCONOCIDA

A punto de naufragar

El día 9 de octubre, según comunicación del vigía del Semáforo, reinaba mar gruesa del Noroeste, y por la mañana tenía a la vista a dos corbetas que pretendían tomar puerto; el encargado de señales del Semáforo les indicó que la barra estaba cerrada, y una de ellas viró dando proa a la mar alta.

Sin embargo, la otra, sin tener en cuenta el peligro que se le anunciaba, insistió en seguir su rumbo, no desistiendo de su arriesgado empeño, y abocó al puerto cuando la marea estaba bajando con gran fuerza, por lo que derivó hacia Las Quebrantas donde hubiera naufragado sin remedio. Pero tuvo la fortuna de que al encontrarse muy cerca de la playa se quedó en completa calma el Noroeste, que fue sustituido por viento terral que sacó a la corbeta hacia la mar alta.

AÑO 1881

PATACHE “JUANA”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Ribadesella - Santander

Carga: Fruta

En el mes de junio de 1881, y bajo un fuerte temporal, naufragó en el arenal de Las Quebrantas el patache “**Juana**”, que a los pocos días pudo ser reflatado e introducido en la bahía; fue conducido por los remolcadores hasta la parrilla del Paredón para ponerle en condiciones de navegar de nuevo.

El suceso ocurrió el día 24, cuando el patache “**Juana**”, procedente de Ribadesella con cargamento de fruta, intentó tomar el puerto, pero le faltó la virada viéndose obligado a fondear; las corrientes eran tan fuertes que le arrastraron a Las Quebrantas.

En tan inminente peligro, los marineros abandonaron el patache, embarcándose en el bote, a quienes dio remolque una lancha que había acudido en su auxilio, consiguiendo saltar sanos y salvos al arenal. Sin embargo, el capitán, que se había quedado a bordo, comprendiendo la casi imposibilidad de salvar el barco, pues había ya embarrancado y sufrido dos fuertes golpes de mar, se amarró un cabo a la cintura lanzando el otro extremo a varias personas que se encontraban en el arenal y, arrojándose al agua, tuvo la fortuna de poder ganar felizmente la orilla.

FRAGATA “LOUISE”

Naufragio

Nacionalidad: Danesa

Capitán: Mr. Rasmunssen

Carga: Bacalao

En la noche del jueves 25 de diciembre, dio a la costa la goleta dinamarquesa “Louise”, al mando del capitán Mr. Rasmunssen, con cargamento de bacalao que, empujada por la mar y el fuerte viento que soplaba, fue arrojada al arenal del Puntal al intentar la entrada en la bahía, quedando tan adentro que desde Santander parecía verla en seco a la mañana siguiente. Afortunadamente no hubo desgracias personales.

Inmediatamente se procedió a alijar el buque de su carga, para intentar llevarle al puerto, valiéndose de una canal abierta en la arena, pero dos días después intentaron sacarla de su cepo de arena dos remolcadores sin conseguir su salvamento.



AÑO 1883

LANCHAS PESCADORAS

Rescates

Al amanecer del miércoles 7 de febrero, salieron a la pesca 22 lanchas del Cabildo de Santander, con viento E. flojo; a las 12 se inició el Sur y fue refrescando hasta las 2 de la tarde, hora en que empezó a venirse la mar con N. O.

El comandante de Marina preguntó al Semáforo si corrían peligro las lanchas, respondiéndole que algunas se hallaban a la vista sin poder tomar puerto por la mucha mar y el viento reinante.

Aunque en aquellos momentos no era inminente el riesgo, previno el Comandante que se situase el vapor de auxilio en las marcas de la espera.

A las 6 de la tarde volcó una lancha, salvándose milagrosamente la tripulación por el auxilio prestado por Ricardo Rey, patrón de otra.

A las 7 de la noche, y en el instante en que era más difícil la entrada, recalaron varias lanchas, refugiándose las restantes en el Abra del Sardinero, donde se aguantaron hasta el amanecer.

Entonces y con breve intervalo salieron los vapores “*Corconera núm. 3*” y “*Héctor*”, remolcando al regreso cuatro lanchas y un bote que, con gran arrojo de sus tripulantes, habían transpuesto la barra.

Pero seguían peligrando las lanchas refugiadas en el Sardinero, ya que según las observaciones del Semáforo la mar aumentaba considerablemente. A las 3 de la madrugada salieron el “*Hércules*” y “*Corconera núm. 3*”, con gruesas mares, y a las 4 telegrafiaba el Semáforo que las lanchas estaban a salvo al costado de los vapores.

El Semáforo tuvo encendido durante toda la noche el farol rojo para indicar que no había entrada en la bahía. Por otra parte, la cuadrilla de Salvamentos de Somo estuvo disparando cohetes y encendiendo luces de bengala durante la noche, dispuesta a prestar los auxilios necesarios en aquellas horas de peligro, aumentado por la oscuridad de la noche.

La lancha de Calixto Expósito, patroneada interinamente por José Arias, que el día 8 se hallaba a 6 millas fuera del puerto, fue remolcada por el vapor “*Corconera núm. 3*”

Después de dos días de angustia, no se registró ninguna desgracia entre los marineros del Cabildo.

PATACHE “AURELIA”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Al sábado 1 de setiembre, durante el horroroso temporal de que hemos hecho mención al comienzo de los relatos de este año, siendo las 3 horas y 15 minutos de la tarde, se avistó por el E. un patache en demanda de puerto, cuando empezaba a bajar la marea, con viento duro del N. O. que rompía la barra.

A su vista, el Semáforo expidió un telegrama a las 3 y 20 minutos que decía:

“Vigía al Comandante de Marina:

En este momento se dirige al puerto un patache en malas circunstancias. “

El patache tomo por fin el puerto con el velacho y trinquetilla, fondeando a distancia de 4 cables al E. del faro de la Cerda; el Semáforo volvió a telegrafiar al comandante de Marina lo siguiente:

“A las 3,27 minutos:

Mande inmediatamente reunir cuadrilla de Salvamentos.

A las 3,32 minutos:

Patache fondeó al E. del faro de la Cerda.

Mande inmediatamente el vapor.

A las 4,5 minutos:

Tripulación del patache trata de ganar la orilla embarcándose en la lancha.

Porta-amarras maniobra.

Salga el remolcador. “

Efectivamente, los tripulantes del patache habían echado el bote al agua, cuando el ingeniero mecánico Sr. Dóriga disparaba un cohete, cayendo el cable a barlovento del buque. Al ver esta maniobra les gritó la gente de tierra con la bocina, mandándoles que no abandonaran la embarcación; pero no atendieron los marineros ni las señales ópticas ni las acústicas que se les trasmitían.

La operación de rescate se convirtió en una cuestión de vida o muerte, porque los marineros bogando con tan sólo dos remos, les era imposible hacer frente a la corriente que bajaba de la bahía con aquella marea viva, y soplando un viento N. O huracanado, tanto que por momentos se les veía irse hacia afuera del puerto.

En esta situación, se volvió a disparar de nuevo al cañón lanza-cabos, con tanto acierto que los náufragos pudieron coger la guía, y al hacer la seña de estar amarrado a la embarcación, se les cobró desde tierra hasta debajo del mismo Mareógrafo; pero una tremenda ola perdida les hizo naufragar, sepultando a todos entre un torbellino de espuma.

Inmediatamente se les prestaron todos los auxilios posibles lanzándoles salvavidas; e incluso hasta el capitán de la barca “*Ecuador*”, Don Antonio Abad, se lanzó a la mar exponiendo su vida para ayudar a los náufragos, consiguiendo salvar con el auxilio de muchos de los presentes la vida de tres de los marineros del patache; los otros tres tristemente desaparecieron entre las olas.

Los tripulantes salvados fueron conducidos en camillas al Hospital de San Rafael, en compañía del primer Teniente de Alcalde D. Valentín Bolado, que no juzgó prudente aceptar los ofrecimientos del Sr. Arrarte, que puso a su disposición la casa de campo sita en el Promontorio, para recoger y asistir a los náufragos.

El remolcador “*Hércules*” se presentó después de haber ocurrido el triste suceso, que tanta impresión causó en Santander; por su parte, el patache fue arrastrado por la marea hacia Las Quebrantas a las ocho de la noche, donde acabó hecho trizas entre las rompientes. Se trataba del patache “*Aurelia*”, de la matrícula de Ribadeo.



AÑO 1884

BERGANTÍN - GOLETA FRANCÉS
REMOLCADOR “HÉRCULES”

Remolque
Naufragio

Nacionalidad: Española

En domingo 26 de octubre salió el remolcador **“Hércules”** en auxilio de un bergantín-goleta francés que se hallaba en apuros, pero al dar el remolque encalló el vapor remolcador en Las Quebrantas; el bergantín-goleta fue auxiliado por las lanchas del puerto con el auxilio de un Corconera. El suceso ocurrió así:

A primera hora de la tarde del domingo día 26 de octubre, embarrancó en Las Quebrantas el vapor remolcador **“Hércules”**, perteneciente a la Empresa La Corconera, al dar remolque a un bergantín-goleta francés, según algunos por rotura del cable de remolque, y según otros por una maniobra que no pudo realizar el remolcador cruzando por la popa del buque.

Inmediatamente fueron en su auxilio las lanchas dirigidas por los prácticos del puerto y uno de los *“Corconeras”*, intentando más tarde el salvamento el también remolcador *“Héctor”*. La noche se cerró sin conseguir resultado alguno, y después de la pleamar se retiraron las lanchas y los vapores, dejando al **“Hércules”**

sepultado en los arenales y combatido por las olas; los tripulantes, con una mujer y un niño que iban a bordo, se salvaron sin dificultad alguna.

La cuadrilla de salvamentos de Somo se presentó en el sitio del suceso por si eran necesarios sus socorros; y aunque la Empresa siguió con los trabajos el lunes, éste se hizo imposible por la mucha mar que reinaba.

El **“Hércules”** no estaba asegurado, como ninguno de los vapores de la Empresa. Su valor ascendía a 75.000 pesetas, y éste era el primer siniestro que sufría la Compañía desde su constitución.

Para llevar a cabo el salvamento, se arrendó a la Compañía Belga una centrífuga movida por la locomóvil de la misma sociedad, que extraía 4.000 litros por minuto, y que hubo que colocar en tierra a 50 metros del buque, y sobre la movediza base de arena.

Después de varios días de trabajo, se extrajo el agua del **“Hércules”**, quedando el buque a flote a las 11 de la mañana del día 1 de noviembre. El remolcador salió a las 2 de la tarde, utilizando la pleamar, único medio de salvar las arenas acumuladas en su alrededor por las marejadas de aquellos días.

Las operaciones de salvamento fueron dirigidas por los ingenieros D. Felipe Sánchez Díaz y D. Aníbal Colongues, y el perito arqueador de buques Don Fermín San Miguel.

La salida del **“Hércules”** fue saludada con hurras y demostraciones de entusiasmo, siendo a continuación remolcado por el *“Héctor”* hasta la parrilla de carena de la dársena, en cuyo sitio fue visitado por muchos curiosos, que observaron las importantes averías de su obra muerta, aunque de poco costo y fácil reparación, por lo que se esperaba que en pocos días estuviera de nuevo en servicio.



AÑO 1886

BERGANTÍN-GOLETA “CLAUDINE ET PAUL” Naufragio

Nacionalidad: Francesa

Al entrar al puerto la tarde del día 5 de marzo con temporal del N. O., el bergantín goleta francés “**Claudine et Paul**” fue a varar a Las Quebrantas, haciendo mucha agua, pudiendo abandonarle su tripulación sin desgracias personales.

Dos días después, al haber decrecido las mareas, el barco se encontraba en seco, y se tenían esperanzas de poder salvarle; sin embargo, el día 20 del mismo mes dos “*Corconeras*” estuvieron maniobrando para intentar sacarle de su cepo de arena, lo que no consiguieron, y ante la imposibilidad de conseguirlo desistieron de su propósito, considerándole totalmente perdido.

En consecuencia, el día 23 se resolvió el abandono del buque, encargándose el Consulado de Francia de instruir el expediente para la venta del buque náutico.

QUECHEMARÍN “JULITA”

Abandono y rescate

Nacionalidad: Española

El mismo día 5 de marzo por la tarde y a la hora en que se fue a Las Quebrantas el bergantín goleta francés “*Claudine et Paul*”, intentó entrar en la bahía el quechemarín “**Julita**”, y ante la imposibilidad de hacerlo fondeó a la boca del puerto, siendo abandonado también por la tripulación.

Sin embargo, en esta ocasión se pudo salvar el barco, por el auxilio que le prestó al práctico del puerto con su lancha aquella misma tarde.

AÑO 1887

BARQUILLA “SAN ANTONIO”

Naufragio

Nacionalidad: Española

El día 4 de abril salió a la pesca la barquilla “**San Antonio**” tripulada por cinco marineros, sin haber regresado al puerto. Seis días después, y a pesar de las constantes pesquisas que se hicieron por los puertos de la provincia, no se tenía noticias de su paradero, por lo que se suponía había naufragado.

El día 12, el cabo de mar del Puntal de Somo, presentó en la Comandancia de Marina tres remos y un timón de caña, que pertenecían a la barquilla que llevaba ocho días desaparecida. De la tripulación nunca más se supo.

PATACHE “MILAGROS”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Puente-Ceso (La Coruña) - Santander

A las siete de la tarde del 28 de setiembre, acosado por el temporal abocó al puerto el patache “**Milagros**”, procedente de Puente-Ceso (La Coruña), cuyo patrón no conocía la entrada, por lo cual, y viéndose en peligro, pidió auxilio al Semáforo.

Avisado el Comandante de Marina trató de enviar un vapor “*Corconera*”, pero no habiendo ninguno listo para zarpar, se prestó voluntariamente el práctico Don Esteban José López a ir en un bote en auxilio del patache, embarcando también los marineros Gregorio Fernández, Dámaso Sierra, Antonio Alonso y Casimiro Heras, los cuales marcharon en medio de fuertes chubascos y cerrazón completa, por lo que se vieron obligados a guarecerse en el Semáforo, pasando allí la noche y ayudando a la cuadrilla de Salvamentos para prestar auxilio al patache.

El barco aguantó toda la noche fondeado, pero a las siete de la mañana siguiente, habiendo fallado las anclas por la fuerza de las mares, fue arrojado por la mar a Las Quebrantas, donde embarrancó, siendo salvada la tripulación por la cuadrilla de la estación de Somo, que logró establecer comunicación con el barco.

La Junta de Salvamentos, una vez que tuvo conocimiento del hecho, se reunió en sesión, acordando gratificar al práctico Sr. López con 25 pesetas y con 10 a cada uno de los marineros que le acompañaron, y abrir una información para conocer con exactitud el modo de haberse realizado el salvamento de la tripulación por la cuadrilla de Somo, con el fin de resolver lo procedente acerca de ello.

A las dos de la tarde salió el segundo Comandante de Marina en el vapor “*Corconera*”, para inspeccionar el lugar del naufragio e instruir la información oportuna.

El barco quedó completamente destruido, y los infelices náufragos perdieron todos sus equipajes, encontrándose en Somo desprovistos de ropas, pero habiendo salvado milagrosamente sus vidas.

VAPOR “SOFÍA”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Origen - Destino: Bilbao - Gijón

Boletín de Comercio

Naufragios en la costa de Cantabria

El día 7 de noviembre de 1887 reinaba en la costa cantábrica un temporal deshecho, tal que en Laredo no pudo ensayarse por la mucha mar que había el

aparato sistema Spandau de la Junta de Salvamentos de náufragos; por la tarde acudió bastante gente al Semáforo y a las cumbres del Sardinero a contemplar en espectáculo imponente que ofrecía la mar, que hacía temer la probabilidad de naufragios en la costa del Cantábrico.

Por el cabo de mar de Somo fue avisado el Señor Comandante de Marina de la provincia de que la mar arrojaba al sitio de Las Quebrantas restos de un buque. Posteriormente, y el mismo día, se supo que los restos parecían ser de un vapor y se hacían diligencias para averiguar cuál podía ser.

Ya por la noche se recibieron en la Comandancia de Marina dos telegramas que decían así:

Bilbao 7.- 8,15 n.

Vapor Sofía, de Gijón, y Piles salieron ayer de este puerto y nada se ha sabido después de ellos.

Castro Urdiales 7.- 8 n.

Vapores Piles y Sofía pasaron ayer a las cuatro y media para el Oeste, por frente de este puerto.

Y esto era todo lo que se sabía sobre la desaparición del vapor “**Sofía**”, que misteriosamente había perecido tragado por la mar en Las Quebrantas, en un sitio de escaso calado, tal es así que por orden del Comandante de Marina Don Alejandro de Churruca salieron al día siguiente los prácticos Señores Lavín, Onda y López, junto con el práctico mayor Señor Gómez, a sondar a la entrada de la Duesa.

La marcación hecha en el boyón frente a Punta Rabiosa a las tres y 47 minutos de la tarde, en la barra de Oeste, sitio donde se suponía que se hallaba sumergido el “**Sofía**”, dio 5 brazas de hondura; al día siguiente un buzo examinó el lugar del sondeo hallando una piedra en vez del buque naufrago. Y eso fue todo, según el relato del periódico *EL BOLETIN DE COMERCIO*.

A partir de aquí tomamos el relato que Rafael González Echegaray hace en su libro *Naufragios en la costa de Cantabria* referente a la desaparición del vapor “**Sofía**”, donde dice que era un barco de 233 toneladas de registro y 300 de carga, construido en 1872, que tenía 100 pies de eslora por 21,7 de manga y 11,2 de puntal, propiedad de la naviera gijonesa de Oscar Olavarria, representada en Santander por los consignatarios Maruri y Compañía; mantenía un servicio semanal de carga y pasaje entre Bilbao y Gijón con escala en Santander, en donde desembarcaba los viajeros y mercancías que venían para transbordar a los buques de la Trasatlántica con destino a América que salían únicamente de Santander. Estaba al mando de Don Sotero Echevarría y tripulado por diez hombres.

El día de su desaparición inició su viaje desde la barra de Portugalete, cargado de mineral de hierro y general, junto a los vapores “*Piles*”, “*Palmira*” y “*Castro*”. El “*Palmira*” alcanzó al N. de Cabo Menor al “**Sofía**”, que con visibles averías

aguantaba viento y mar que había ido peligrosamente a más sin cesar. Y continúa Rafael G. Echegaray escribiendo:

“El aspecto que presentaba la ruta de Cabo Mayor hacía el oeste era francamente amenazador, y en tal circunstancia el “Palmira” decidió virar en redondo y regresar intentando la arribada en Santander. Cuando el “Palmira” abocaba la barra del oeste, en medio de chubascos y mares rabiosas, el “Sofía” atravesado al oleaje, iniciaba la virada por el oeste, sin duda para seguir la maniobra de su compañero. El “Palmira”, a las diez y media de la noche del día 6, sobre la cresta de un frente roto, conseguía quedar al resguardo de La Cerda en la seguridad del puerto, enfilando la canal por La Horadada, y, al cabo de unos minutos, dio fondo frente a la ciudad esperando la llegada del “Sofía”. Pasó un cuarto de hora, una hora, dos, diez, y el “Sofía” no llegaba ... No llegó jamás. El día 7 aparecieron sobre el arenal de Punta Rabiosa varias tablas astilladas y rotas; era todo lo que quedaba del “Sofía”.

Nunca se supo con certeza el detalle de la muerte del “Sofía”, pero según la versión del torrero del faro de Mouro (entonces esta luz estaba servida por personal fijo), a los pocos días declaró que lo había visto entrar por la boca del oeste, perdiendo el gobierno a la altura de La Garma, y desapareciendo en un chubasco junto a la Punta del Puerto. Según algunos testigos oculares, el buque fue tragado íntegro por una ola que lo tumbó enterrándolo, pero hay que convenir en que a las once de la noche del mes de noviembre habría de ser muy difícil precisar tales detalles; claro está que esta versión señala la media tarde como la hora del siniestro, en contradicción palpable con la que fija la prensa local.

Lo cierto es que el pobre “Sofía” desapareció con *cuerpos y bienes* como dice la fórmula tradicional, sin dejar rastro, en la mismísima boca del puerto, a 50 metros de su salvación y sin que nadie pudiera prestarle la menor ayuda.

A los dos días, como hemos visto, se iniciaron los trabajos de los buzos para localizar el casco del buque, sin el menor resultado; jamás apareció el menor rastro del buque desaparecido, a pesar de lo reducido de la zona de localización. Y acaba Echegaray el relato de este naufragio diciendo:

“El “Sofía” dejó tras de sí la consiguiente leyenda que hasta hace bastantes años aún contaban los viejos patrones retirados; según ella, en los primeros días del mes de noviembre, allá por los Difuntos, se aparecían por la noche en forma espeluznante sobre el rumbo de Gijón al Abra, las ánimas en pena de los tripulantes del “Sofía” condenados a peregrinar sobre las olas en castigo a su fallo marineró en el momento crítico de la arribada”.



AÑO 1890

LANCHA DE PESCA: VIRGEN DEL MAR
PATACHE “PRONTO”
LANCHA DE PESCA “SANTA CATALINA”

Salvamento
Salvamento
Naufragio

(Galerna del 25 de abril de 1890)

El mes de abril era funesto para las clases marineras, y cuando aún no se había borrado la catástrofe que tantos infortunios produjo en 1878, otra tragedia vino a sumarse a las que cíclicamente asolaban a tan sufrida clase laboral.

El 25 de abril por la mañana acudía la multitud a la Comandancia de Marina, para tener noticias de la suerte que habían corrido las lanchas que habían salido la víspera a la mar. El temporal, con viento duro del N. O. debió iniciarse entre cuatro y cinco de la madrugada, hora en la que acaso se vieron acosadas las embarcaciones, más comprometidas a las diez de la mañana en que corrieron el galernazo, del que algunos se salvaron tomando refugio en el propio puerto de Santander, en Santoña y en Quejo; otras sucumbieron, quedando una sepultada en Las Quebrantas, donde pereció toda la tripulación

Tan pronto como el Comandante de Marina Sr. Pilón tuvo conocimiento de lo que se temía, dispuso utilizar los escasos auxilios que existían en Santander, ordenando que encendiesen fuegos el vapor “*Hércules*” de la Empresa La Corconera y salieran los gánguiles del tren de limpia de la bahía a prestar socorros a los tripulantes de una lancha y de un patache que corrían peligro, según aviso del Semáforo, en cuyo punto se hallaba prestando excelentes servicios el Sr. Marina, Segundo Comandante, que era a la vez Vocal de la Junta de Salvamento.

El “*Hércules*” salió con ese objeto recogiendo la lancha “**Virgen del Mar**”, pero sufrió avería en la máquina y tuvo que fondear cerca de la isla de Mouro, salvando la gente de a bordo el gánguil “*San Emeterio*”, en el que iba, previamente autorizado, el capitán D. Fernando Gutiérrez Cueto, que tomó el mando del buque y llevó a feliz término el salvamento, excepto el accidente ocurrido al maquinista del “*Hércules*” que fue despedido a la mar al tensar el cabo de amarre, siendo extraído con una pierna fracturada.

Poco tiempo después de las tres de la tarde, llegó a los muelles el gánguil “*San Celedonio*”, dando remolque al patache “**Pronto**”; en la Comandancia de Marina se sabía a esa hora que a Santoña habían arribado las lanchas “*Segunda Amparo de la Ciega*” y otra, cuyo nombre se desconocía, patroneada por Menchaca, y tres que tomaron refugio en Quejo.

A última hora de la noche las noticias que se tenían sobre la suerte de las embarcaciones e r a la siguiente:

Lancha “**Virgen del Mar**”, salvada por el “*Hércules*”, que después de su avería trasbordo la tripulación al gánguil “*San Emeterio*”.

La “*Segunda Amparo de la Ciega*” y las embarcaciones patroneadas por Menchaca y Aureliano, alias “Chacharra” entraron en Santoña; las lanchas “*Virgen del Camino*”, “*Santa Lucía*” y “*Eugenia*” y “*Matilde*” se refugiaron en Quejo.

La lancha “**Santa Catalina**” se suponía perdida en las Quebrantas.

Faltaba por lo tanto el paradero de otras tres lanchas.

El Gobernador Civil Sr. Ortiz y Casado, envió ese mismo día el siguiente telegrama:

“Gobernador a Ministro de la Gobernación.

Santander 25 de Abril.- 3 tarde.

Por efecto de un fuerte temporal de N. 0. que desde esta madrugada reina en la costa, varias lanchas pescadoras que salieron ayer de este puerto se han visto en grave riesgo, naufragando una que se supone ser la denominada Santa Catalina, patroneada por Mariano Benguría, con 12 o 14 tripulantes que han perecido en el sitio de Las Quebrantas. Otra llamada Virgen del Mar fue salvada, con toda su tripulación, por uno de los gánguiles de las Obras del Puerto.

También han arribado a Quejo las denominadas Eugenia y Matilde, Santa Lucía y Virgen del Buen Camino. Se ignora el paradero de otras tres, cuyos patrones son Indalecio Múgica, Domingo Echevarría y Domingo Rentería, desconociéndose el número de tripulantes que han perecido.”

Continuaba el telegrama agradeciendo su trabajo a los gánguiles de la Junta de Obras del Puerto, que también habían salvado a dos pataches que se hallaban en peligro; al vapor “*Hércules*”; y al Capitán Mercante D. Fernando Gutiérrez Cueto.

El día 29 el Ingeniero de la Junta de Obras del Puerto, señor Santa María, ofició al Gobernador Civil dándole cuenta de los servicios prestados por los gánguiles, cuyas tripulaciones realizaron los salvamentos despreciando los riesgos a que se exponían, haciendo especial mención del Capitán Mercante Sr. Gutiérrez Cueto, del contraмаestre D. Eduardo Cabanas, jefe del dragado, y del Inspector de máquinas D. Félix Colongues.

La tripulación del gánguil “*San Celedonio*” estaba compuesta por los siguientes tripulantes:

Patrón, Antonio Gómez; marineros, Juan Antonio Pérez, Juan González, Manuel Orestes, Manuel Villaeruaga, Ignacio Ontavilla, José Iglesias, Cándido Alegría, maquinista Pío Ruiz, fogonero Juan Montenegro, y Juan María García.

El gánguil “*San Emeterio*” llevaba la siguiente tripulación:

Patrón, Tiburcio Ormaechea; marineros Eusebio Polidura, Ángel León, Emilio Méndez, Andrés Calvo, Francisco García, Eduardo Miguel y Santiago García.

El día 30 se ignoraba las proporciones que había alcanzado en la costa cantábrica el galernazo, pero se seguía ignorando la suerte de las tres lanchas que faltaban del puerto de Santander y de las que salieron aquella mañana de Colindres, Laredo y Santoña; sin embargo, de las lanchas de Comillas y San Vicente de la Barquera había noticias esperanzadoras.

La Junta de Obras del Puerto comunicó a los patrones de los buques remolcados por los gánguiles “*San Emeterio*” y “*San Celedonio*”, que al pertenecer el tren de limpia al Estado sus servicios eran completamente gratuitos.

El vapor “*Hércules*” continuaba el día anterior fondeado en Santa Marina, pero durante la noche anterior se había destrozado la lancha que tenía amarrada a su popa. Esa misma mañana se dispuso que los gánguiles le tomaran a remolque al haber sufrido la rotura del eje cigüeñal después de haber salvado la lancha “**Virgen del Mar**” embarcando a sus tripulantes. Por la tarde fue remolcado, sin que hubiera sufrido más averías, quedando amarrado en el muelle Dehesa.

La cuadrilla de Salvamentos de Somo acudió a su puesto con los aparatos de auxilio, permaneciendo en la Estación mientras supuso que podrían ser necesarios sus auxilios.

Al final se dieron por desaparecidas tres embarcaciones de Vizcaya, las lanchas “**Buenas Noches**”, la “**San Pedro**”, y la “**Nuestra Señora del Carmen**”, que junto con la “**Santa Catalina**”, que naufragó en Las Quebrantas, hicieron un total de 55 marineros ahogados, que sumados a los de la barquía “**Salvadora**”, que había naufragado el mes anterior, hicieron un total de 60 víctimas que perecieron en la costa de Cantabria aquellos aciagos días.

La procedencia de las víctimas fue la siguiente: 39 de Vizcaya; 15 de Cantabria; 3 de Manila; 1 de Galicia; 1 de Cataluña; y 1 de Guadalajara. De los cuales 18 eran solteros, 38 casados y 4 viudos, que dejaron 38 viudas, 84 hijos, 24 padres, 19 hermanos, 2 abuelos, 2 tíos y 9 parientes de otros grados como beneficiarios; en total 178 personas.

LANCHA DE PESCA “SANTA CATALINA”

Naufragio

Naufragó el día 25 de abril en Las Quebrantas, en el terrible galernazo que se desató la noche anterior, sin que se pudiera salvar ninguno de sus tripulantes, que fueron los siguientes:

Patrón, Mariano Benguría, de Vizcaya, dejó viuda y cuatro hijos; marineros, Ángel Benguría, hijo del anterior, soltero; Anastasio Benguría, de Vizcaya, dejó a su madre, viuda; Amador Fernández Paz, de Santander, dejó a su madre, viuda; Severiano Paulino, de Manila, alias “Manilo”, dejó viuda y un hijo; Aniceto Calderón Rojo, de Santander, dejó a su madre y una hermana; Ángel Sopena Alegría, de Vizcaya, dejó viuda y dos hijos; Roque Arguinchona, de Vizcaya, dejó viuda y dos hijos; Francisco Arguinchona, de once años de edad; Felipe Basterrechea, de Vizcaya, viudo, dejó dos hijos; Juan Aguirre, de Vizcaya, alias “Langas”, dejó viuda y dos hijos; Agustín Meñaca, de Vizcaya, dejó viuda y dos hijos; Blas Zulueta, de Vizcaya, dejó viuda y dos hijos; y Rafael Bautista Aguilar, de Santander, dejó viuda y una hija.

A las seis de la tarde del día 30 de abril de 1890, compareció ante Don Agapito de la Tigera, Juez municipal del Ayuntamiento de Ribamontán al Mar, y Don Felipe de Hontañón, secretario de dicha corporación, Don Clemente Cruz, natural de Langre, casado, vecino de Somo y Alcalde de Barrio de dicho lugar, el cual manifestó haber aparecido en la playa del Puntal Amador Fernández, hijo natural de Doña Josefa Fernández, soltero, natural de Santander, de 26 años de edad, domiciliado en Santander, que falleció en la mañana del día 25 de abril en la mar a consecuencia de asfixia por inmersión, según autopsia practicada por los facultativos Don Pedro Vega y Don Pedro Martínez; y que a dicho cadáver se le había dado sepultura en el cementerio de Ciriego de Santander.

Procedente del mismo naufragio, el Alcalde de Barrio dio también cuenta de la aparición en el mismo día y en las mismas circunstancias, y con autopsia practicada por los mismos facultativos, de los siguientes marineros:

Rafael Bautista Aguilar, de 34 años de edad, casado con Fernanda García, con una hija de once años, vecino de Santander, y natural de Marbella, provincia de Málaga. Su cadáver fue enterrado en el cementerio de Santa María de Latas.

Felipe Basterrechea, de 61 años de edad, viudo y con cuatro hijos, natural de Mundaca, provincia de Vizcaya. Fue inhumado en el cementerio de Santa María de Latas.

Blas Zulueta y Zulueta, de 46 años de edad, casado con Doña Juana Hermecho y con una hija y un hijo, natural de Bermeo, provincia de Vizcaya. Fue enterrado en el cementerio de Santa María de Latas.

Dos días después, el Alcalde de Barrio de Somo daba cuenta de otros tres marineros aparecidos ahogados en el arenal de dicho pueblo y procedentes del mismo naufragio:

Anastasio Venguría, marinero de 18 años, soltero, de 18 años de edad, natural de Bermeo, provincia de Vizcaya. Fue inhumado en el cementerio de Santa María de Latas.

Ángel Sopena, marinero de 31 años de edad, casado y con dos hijos, natural de Bermeo, en la provincia de Vizcaya. Recibió sepultura en el cementerio de Santa María de Latas.

Severiano Paulino, marinero de 35 años, casado con una señora llamada Prudencia, natural de Manila, en las Islas Filipinas. Fue enterrado en el cementerio de Santa María de Latas.

El día 18 de mayo apareció en la playa de Somo el cadáver de Francisco Arguinchona Longa, marinero de 12 años de edad, natural de Santander. Hijo de Roque Arguinchona, difunto, y de Leandra Longa. Fue enterrado en el cementerio de Santa María de Latas.

Y, por último, en fecha tan lejana como el 8 de noviembre del mismo año, apareció el último ahogado de la lancha **“Santa Catalina”**, cuando Benito Ruiz, natural de Suesa y vecino de Loredó, actuando como Alcalde de Barrio de Loredó, daba cuenta del hallazgo del cadáver de Agustín Meñaca Aguirre, marinero de 34 años de edad, casado con María Ondorica y con un hijo llamado Laureano, natural de Bermeo, en la provincia de Vizcaya. Fue enterrado en el cementerio de Santa María de Latas.

PATACHE “PALOMA”

Remolque

El día 1 de julio a la una de la tarde, remolcó el vapor *“Hércules”* al patache **“Paloma”**, su patrón Cosme Álvarez, que procedente de San Ciprián fondeó en Las Quebrantas.

La lancha del práctico D. Antonio Camargo recogió a la tripulación del patache, en el momento que el vapor de La Corconera se disponía a salir para darle remolque.

PATACHE “CORZO”

Naufragio

Situamos el naufragio del patache “Corzo” el año 1890, por desconocer el año exacto de su hundimiento. Sabemos que un patache llamado “Corzo” fue rescatado a la altura de Cabo Mayor por el remolcador *“Hércules”* el 8 de febrero de 1883, durante un terrible temporal.

El 8 de noviembre de 1887 el *Diario de Comercio* daba cuenta de la entrada en Santander del patache “Corzo”, de 45 toneladas, su capitán Llorent, de Gijón, cargado con 74.520 kilos de carbón a la orden. El 30 de julio del mismo año el mismo diario había dado cuenta de la salida de Santander del patache “Corzo” para Pravia, su capitán Llorent, con 42 cajas de jabón, 806 tablas, 32 bultos de raba y 50 sacos de azúcar. Y dos días después, el 1 de agosto de 1886 entraba en Santander el patache “Corzo”, de 33 toneladas, su capitán Reguera, de Llanes, con 14 bultos de arroz, botellas y pipas a la atención de Don G. de Toca.

De lo expuesto parece desprenderse que había dos pataches a la vez con el nombre de “Corzo”, cosa frecuente en la época. El naufragio que vamos a relatar está sacado de la novela *Marinucas*, publicada por Fernando Pérez de Camino el año 1894, cuya acción gira en torno al referido patache, y que dice así:

“Lleváronse las golondrinas las últimas alegría del verano; envuelto en nieblas pasó el melancólico otoño y trajeron las primeras tristezas del invierno las ánades y aves frías que ya en numerosas bandas tomaban la tierra por encima de Galizano, para invernar en las vecinas marismas de Loredó y Suesa.

El sombrío Cabarga calóse la capucha de brumas; las mieses, antes verdes y lozanas, trocáronse en mustias y amarillas, y el sol, perezoso y esquivo, negaba sus caricias a la pobre tierra que, triste y sin consuelo, lloraba a caño vivo los desórdenes del tornadizo amante.

Toda esta retahíla, que no tiene otro objeto sino demostrar que no hago versos por pereza, quiere decir, y por aquí debía haber empezado, que dio en la flor de llover con fuerza tal, que a mi ver debió calarse el planeta por esta parte y mojarse los pies el descuidado antípoda.

Un día cuya fecha no recuerdo, ni viene a cuento, se enredó el tiempo de veras al Noroeste, y como dicen, echó tieso, las lanchas de pesca volvían de arribada muy apretadas por el temporal y con sólo el cerberano; la blanca bruma a lo largo de la línea de rompientes de las Quebrantas; el babero de las mares que entraban por la barra y las gaviotas que muchas y con desapacibles graznidos pescaban y trazaban círculos a la lumbre del agua en la bahía, eran síntomas ciertos de que afuera, en la mar, y según gráfica expresión de estos mareantes, había mucho cascajo.

Y así era en verdad, que por mis propios ojos lo vi desde lo alto del semáforo, mirador en más apropiado y aparente para contemplar tan grandiosos espectáculos.

En la vasta extensión que de allí se descubre, palestra donde con fragoso estruendo ventilan sus añejos rencores y libran sus homéricas batallas la mar, el viento y la costa brava; acontece con frecuencia pagar los vidrios rotos el triste patache que sin fortuna y fiado en su estrella, se aventura en los remolinos de sus turbulentas aguas o se acerca imprudente, si no forzado, a los altos farallones que quiebran en átomos de vapor y blanca espuma la saña del poderoso enemigo.

No de otra suerte que esas figurillas que los pintores colocan en sus paisajes como punto de comparación, expresando de este modo el tamaño de los objetos que representa la pintura, así cada vez que se arma una de esas tremolinas, por milagro falta algún patache que dé la nota dramática del cuadro, por el trágico fin que le aguardan como desenlace de la bien dispuesta escena y sirva para que el espectador aprecie la violencia y magnitud de las encrespadas olas.

Esta vez había también patache y le tocó la china a mi amigo el **Corzo**, que éste y no otro era el que sobre las cabelleras de las olas luchaba tenazmente por flotar y escapar de aquel pavoroso aparato de violencia y choques que a cada embestida comprometían seriamente la feble ligazón de su deleznable casco.

En esta ocasión solemne, y bien a su pesar, mostrase el **Corzo** a la altura de su nombre: corría el patache y en pos corría la mar dura y arbolada; no les iba en zaga la cellisca y para decirlo de una vez, barco, mar, garranchos, cellisca y rumbazón, en desconcertada fuga escapaban del hálito flagelante del viento que con bramidos de trompetas apocalípticas los azuzaba y enardecía en su desesperada carrera.

Con una pequeña vela de estay, que dicen el **pollancón**, único aparejo **portable** y aferrado el resto corriendo a la vía y esquivando con hábiles golpes de caña las rompientes de las mares que le empujaban, como un rayo salvó el abra y se encontró como por ensalmo frente a la boca del puerto.

La mar montaba por encima de la isla de Mouro, envolviendo su pequeño faro en densa nube de vapores, y la barra que una sola llenaba de banda a banda, era un puro blanquior.

Como bajara la marea y el viento soplara duro del Noroeste, no cabía esperar una **latía** para **tirar la barra**, y así debió entenderlo el patrón del patache, pues que maniobró para virar, luego aventó las escotas y se hizo la vuelta de afuera.

Era una playa solitaria y apartada, triste y sin más accidentes que algunos charcos y montones de caloca que dejó la mar al retirarse, limitada al Norte por blanca faja de rompientes, y mucho más allá el horizonte marino confundido con el cielo por espesa cerrazón; sin más seres vivos que algún cámbaro pardusco que de costado y con torpe y desigual carrera trataba de ganar el vecino charco formado alrededor de las rocas cubiertas de verde oca.

Enclavados en la arena y acaso desparramados entre peñas y caloca, veíanse también fúnebres despojos que atestiguaban la furia de los temporales; aquí un tambucho desvencijado y ennegrecido por el embate de las olas y el rigor de la intemperie; más allá, el remate del tajamar, la parte alta de las cuadernas y el coronamiento de popa dibujando en proyección la forma de un casco, medio sepultado en la arena, y cual trofeos de muerte colgando de los dislocados pernos, largas madejas de estopa que flameaban a impulsos del Noroeste; más lejos el codaste de otro barco y un bote desfondado y algún trapo que pudo ser una bandera y sobre las tajantes aristas de una restinga que avanzaba en la mar, destacábase por oscuro el mutilado cuerpo de un patache desarbolado, en cuya obra muerta y en la aleta de estribor se leía en letras blancas, la matrícula y el folio de la inscripción. Era el **Corzo** que venía a ocupar su sitio en aquel panteón de familia.

Orgullosa la mar, después de haberle rendido en desigual pelea, arrojele con desdén, entre espumarajos y babas, sobre las rocas de la playa que, con ser duras, todavía se mostraron más blandas de condición deparando al **Corzo** un triste lecho de muerte. Rendidos a la violencia del choque, sus dos palos colgaban cual desmayados brazos a lo largo de los costados retenidos por la enmarañada jarcia; que debió agarrarse al fondo de la mar con férreas uñas de sus anclas antes de embarrancar, lo demostraban dos pedazos de cadena que pendían de sus roídos y herrumbrosos escobenes.

A buena cuenta sin duda se cobró la mar del canasto de flores que adornaba su estampa de popa en los buenos tiempos, y sólo quedaba en su sitio el corzo simbólico rematando la proa, de que se hizo oportuna mención, y a fe que nunca tuvo el desdichado patache ocasión más propicia para jurar tan en firme en lo que su emblema representaba, que al fin ya nadie había de aquilatar su fama de andador en milla más o menos.

A lo largo de las rompientes, siguiendo la línea ruínosa y mudable de la arena mojada por la espuma y no lejos del sitio donde embarrancara el **Corzo**, un perro lanudo, mojado y jadeante, ladraba con furia y mostraba sus agudos dientes a una banda de cuervos marinos que, a lo que parecía, trataban de dar pasto a su voracidad en algo que a él le importaba guardar; apoyaba sus patas delanteras en el pecho de un hombre que yacía en la arena, el un pie desnudo, calzado el otro con alta bota de mar, el torso envuelto en amplio capote de aguas amarillo, y el rostro lívido y en parte velado por embreado sueste ... Parecía Rubiera.”



AÑO 1891

PAILEBOTE “AMADA”

Naufragio

Nacionalidad: Española

Carga: Madera

A las cuatro de la tarde del día 21 de enero de 1891 se recibió en la Comandancia de Marina aviso telefónico de la Atalaya, anunciando que un pailebote se dirigía al puerto acosado por las olas.

El Sr. Comandante D. Buenaventura Pílon y el segundo Comandante, D. Pedro Domenge, ordenaron a las cuadrillas de salvamento de la Cerda situarse en sus puestos para prestar los auxilios que fuesen necesarios.

También se ordenó al remolcador “*Bilbao*”, cuyos hornos estaban encendidos, que se dirigiera a la boca del puerto, embarcando a su bordo el Ayudante de la Comandancia Sr. Conde, los patrones Eustaquio Lois y Adolfo Vear y dos marineros.

Mientras tanto, el pailebote que era el nombrado “**Amada**”, fondeó con marea vaciante en muy mala situación, al Sudeste de Mouro, y sus tripulantes le abandonaron refugiándose en la lancha.

El “*Bilbao*” llegó en aquel momento y gracias a hábiles maniobras pudo recoger a su bordo los cinco hombres, que luchando con las fuertes olas corrían inminente riesgo en su frágil embarcación.

El pailebote quedó fondeado toda la noche, pero a la mañana siguiente le faltaron las anclas y fue a parar a Las Quebrantas, quedando completamente destruido, y todo su cargamento de madera esparcido por todo el playón.

La Comandancia de Marina dispuso que se ejerciera vigilancia en la costa, y que se recogieran todos los objetos que devolviera la mar a la playa; el representante de la Sociedad del seguro mandó también vigilancia a la playa con el mismo objeto.

AÑO 1892

TRAINERA “MANUELA”

Fallecido

Boletín de Comercio

El 9 de mayo de 1892, cuando se encontraba faenando la trainera “*Manuela*” a la altura de Santa Marina, cayó desvanecido el tripulante León Col, de 36 años de edad, suponiendo todos sus compañeros que sería víctima de alguno de los accidentes que le acometían frecuentemente.

En el acto acudieron en su auxilio, y observaron con sorpresa que había fallecido, por lo que cubrieron el cadáver y avisaron del suceso a las embarcaciones cercanas, dirigiéndose inmediatamente al puerto, llegando al muelle de Capitanía a las siete de la tarde.

El cadáver del marinero fue trasladado al Hospital de San Rafael en la camilla de la Comandancia de Marina, al que se le iba a practicar la autopsia; Francisco Ruiz, patrón de la trainera, de folio 343, dio parte en la misma Comandancia de lo sucedido, y se tomó declaración a los ocho tripulantes de la trainera y a los de las embarcaciones que se encontraba en sus cercanías.



AÑO 1893

TRAINERA DE PESCA

Remolque

Boletín de Comercio

El domingo 21 de mayo, en medio de un fuerte temporal, al haberle faltado la virada tuvo que fondear a la entrada del puerto el patache “*Cándida*”. La tripulación abandonó el buque a la caída de la tarde, presentándose al Comandante de Marina. El día 22 el gánguil “*Peña Castillo*” embarcó a la tripulación del patache y con ella se dirigió al sitio donde se hallaba fondeado, y una vez vueltos a embarcar para facilitar la maniobra le tomó a remolque llevándole hasta el muelle, donde le dejó amarrado.

TRAINERA DE PESCA

Varada

Boletín de Comercio

El mismo domingo, una trainera acosada por el referido temporal buscó refugio al Sur de la isla de Santa Marina, donde la vio varada el cabo de mar de Somo a la una de la tarde del domingo.

Los tripulantes no corrían más peligro que el de una dieta forzada, por carecer de víveres y no poder pasar el pequeño brazo de mar que les separaba de la costa, estando incomunicados y sin poder recibir suministros.

El día 22 marchó en su auxilio el segundo vigía del Semáforo, Sr. Palacios, que con los elementos de la estación de Somo estableció la comunicación entre la embarcación y tierra, disparando con cohete con el lanza cabos sistema Boxer, y por ese medio se les facilitaron los víveres precisos.

VAPOR “CABO MACHICHACO”

Naufragio

Registro Civil

Ayuntamiento de Ribamontán al Mar

El 3 de noviembre de 1893 sucedió la explosión del vapor “**Cabo Machichaco**” en el puerto de Santander, con un saldo de víctimas que actualmente se calculan en 590 muertos y 530 heridos. Pues bien, posiblemente procedentes de los muertos como consecuencia de la explosión y que fueron arrojadas a la bahía, son los restos humanos aparecidos en la costa de Ribamontán al Mar días después de la catástrofe.

El día 24 de noviembre, Don Arsenio Gándara, natural de Galizano y Alcalde de Barrio de dicho lugar, daba cuenta a Don Agapito de la Tigera, Juez municipal, y a Don Antonio Asón, secretario del Juzgado, del hallazgo en la playa de Arenas del cadáver de un hombre arrojado por la mar y vestido de marinero; también apareció en el mismo sitio un tronco humano; ambos cadáveres no pudieron ser identificados. El mismo día aparecieron en el sitio de Arnillas, jurisdicción de Galizano, otros dos restos humanos que tampoco pudieron identificarse. Todos los restos hallados fueron inhumados en el cementerio de Langre.

El mismo día y ante dicho Juez y secretario, compareció Don Juan Corrales, natural de Somo y Alcalde de Barrio de dicha localidad, dando cuenta del hallazgo en la playa de Somo el día 21 de dicho mes de noviembre, del cadáver de un hombre desnudo arrojado por la mar; estaba sin cabeza y llevaba tatuada un ancla en una de las manos, que no pudo ser identificado. Sus restos fueron inhumados en el cementerio de Somo.



Incendio del vapor "Cabo Machichaco".

AÑO 1896

LANCHA PESCADORA

Arribada

Boletín de Comercio

Dentro de los sucesos de la galerna del día 25 de setiembre, entró en puerto la lancha pescadora de un tal Chomín, cuya tripulación había tenido que arrojar a la mar las artes de pesca, los palos y todo lo que estorbaba, sufriendo las consiguientes pérdidas materiales.

Los pescadores de esta lancha llegaron muy mojados, y algunos decían que les parecía haber visto naufragar cerca de la isla de Santa Marina la lancha de Adrián López, que a las dos de la tarde era la única que faltaba de llegar a puerto.

LANCHA PESCADORA

Naufragio

Boletín de Comercio

A primera hora de la tarde del día 25 de setiembre, después de la galerna de que hemos hecho mención, una llamada desde la Atalaya a la Comandancia de Marina, alertaba de que en la isla de Santa Marina había algunos hombres, que colocaron en un palo una prenda de ropa, como señal para llamar sobre ella la atención, y se supuso que eran los tripulantes de la lancha que faltaba, los cuales al perderse la embarcación, habrían arribado a la isla.

En el estado en que se hallaba la mar era imposible aproximar un vapor a la isla, y menos otras embarcaciones menores en auxilio de los náufragos, y se juzgó oportuno esperar a que mejorasen las condiciones de mar y viento para intentar su rescate.

Aquella noche se esperaba que los pescadores refugiados en la isla de Santa Marina pudieran pasar a tierra aprovechando el resecor, entre once y doce de la noche. Para entonces ya estaban en la costa algunos amigos y parientes de los tripulantes de la lancha de Adrián López, que iba patroneada por Julián Estrada, con el fin de ponerse en contacto con los náufragos. También fue hasta Somo en el vapor "*Pachín*" un cabo de mar para dirigir el salvamento.

Sin embargo, aquella noche no pudieron pasar a tierra, pero sí lo hicieron a las nueve y media de la mañana del día 26 sin peligro alguno, siendo auxiliados por sus parientes y amigos y una pareja de la Guardia Civil que se había desplazado al efecto.

La lancha quedó varada sobre el arenal, sin haber sufrido averías de consideración; los pescadores pasaron toda la noche sufriendo los efectos de su permanencia en la isla a la intemperie, calados de agua y soportando la violencia del viento, que continuó hasta la mañana.

Los tripulantes y acompañantes regresaron a Santander a las tres y media de la tarde del día 26, en un vapor de *La Corconera*, que les embarcó en el Puntal.

CINCO LANCHAS PESCADORAS

Remolque

El día 30 de octubre, a las doce de la mañana, al pasar frente a la isla de Santa Marina el vapor "*Ugarte núm. 1*", que procedía de Bilbao y se dirigía a Santander, sus tripulantes divisaron que a una milla de distancia se hallaban cinco lanchas, a las cuales, a causa del temporal, les era imposible ganar el puerto.

El vapor se dirigió hacia las lanchas, ofreciéndolas remolque, que aceptaron inmediatamente, evitando así algún lamentable accidente.



AÑO 1898

BARCO DESCONOCIDO

Naufragio

Juzgado Municipal

Ayuntamiento de Ribamontán al Mar

A las seis y media de la mañana del día 25 de agosto de 1898, compareció ante Don Marcelino de la Tigera y Portilla y Don Pedro Perlacia Castanedo, Juez municipal y secretario respectivamente del Juzgado de Ribamontán al Mar, Don José Gómez, vecino de Langre, el cual manifestó que en el pedregal de Llaranza del pueblo de Langre había aparecido un cadáver arrojado por la mar, de edad entre diecisiete y veintisiete años aproximadamente.

Siguió diciendo que el expresado cadáver vestía chaqueta de aguas amarilla, como las que usaban los marineros, pantalón de mahón oscuro con rayas blancas, y una camisa blanca. Estimaba que el tiempo probable de la defunción era de un mes a mes y medio anterior al día del hallazgo; había sido encontrado por los vecinos de Langre, Don Adolfo de la Torriente y Don José Llama y que el estado del cadáver era de completa descomposición, faltándole los ojos y otras partes blandas. Fue enterrado el día siguiente en el cementerio de Langre.

Es posible que el ahogado procediera de algún barco naufragado del que no hemos tenido noticias, o quizá arrojado por las olas desde el barco que tripulaba.

AÑO 1899

TRAINERA “VIRGEN DEL MONTE”

Naufragio

Boletín de Comercio

En la mañana del 11 de febrero salió a la pesca del besugo la trainera “**Virgen del Monte**”, patroneada por Ignacio Portilla; cuando a las cuatro y media de la tarde se dirigía la embarcación al puerto, cerca de la isla de Santa Marina, en el momento en que los tripulantes arriaban las escotas, se quedó la embarcación dormida y un golpe de mar la hizo dar la vuelta.

Ya en el agua todos los pescadores, los jóvenes se sostuvieron animosamente, pero el patrón y otros tres marineros, que por su edad o por no saber nadar no podían permanecer a flote, fueron amarrados con cuerdas para que no pudiesen.

En esta angustiosa situación permanecieron los náufragos hora y media, mientras dos de los pescadores procuraban llamar la atención de los barcos.

La barquía “*Nieves*”, advertida del peligro, se dirigió a los náufragos y logró salvarlos a todos, conduciéndolos al puerto.

La trainera “**Virgen del Monte**” iba tripulada por el patrón Ignacio Portilla; los marineros Manuel Rasines, Felipe Fernández, Julián Estrada, José Zorrilla, Alejandro Huerta, Hipólito Durango, Indalecio Peña, Bernardo Peña, Santiago, alias Manila, Antonio Gómez y Fernando Martínez; y los chicos Manuel Fernández y Miguel Soler.

La barquía “*Nieves*”, salvadora de los naufragos, iba patroneada por Juan Múgica, y tripulada por Faustino Malais Echevarría, Ricardo Butrón, José Mouri, José María Salas, Hermengildo Munitis, Demetrio Castillo y Pedro N.

Ignacio Portilla fue conducido a la Casa de Socorro, donde se consiguió que se animara pronto; y también padeció bastante Felipe Fernández, que era de edad avanzada.



DOCUMENTOS

DOCUMENTO I

INSTRUCCIONES SOBRE LA ENTREGA AL MAYORDOMO DE SANTA MARIA DE LATAS DE LAS LIMOSNAS RECOGIDAS EN LOS BARCOS DE PASAJE A SANTANDER, POR LIBRAR A LOS PASAJEROS DE NAUFRAGIO.

Biblioteca Menéndez Pelayo. Fondos Modernos.

Documento 192. Manuscrito 112. 4.

Año 1692

"Fray Diego de la Concepción, Monje de la Orden de Nuestro Padre San Jerónimo y Cura de la Iglesia Parroquial de Santa María de Latas, ante V M. parezco y digo=

Que por ser tan milagrosa la imagen de dicha Iglesia, acostumbran los fieles devotos invocarla en los rigores tempestuosos que suelen acontecer cuando navegan la Ría (de Santander), dando a los que gobiernan el barco alguna limosna para dicha imagen.

Por cuya causa, para que se ejecute el intento piadoso de los fieles está mandado en diversas Visitas se entreguen dichas limosnas luego al lego Mayordomo de dicha Iglesia Parroquial=

A Y M. pido y suplico se sirva librar sus censuras en forma, para que e n saltando en tierra los recogedores de dicha limosnas las entreguen sin disminución ni dilación a dicho Mayordomo secular de dicha Iglesia que es o fuere, por ser cosa tan del servicio a Nuestro Dios y de su Madre Santísima, y Justicia que pido, &=

Auto.

En el Lugar de Galizano, a diez y nueve días del mes de Abril d mil seiscientos y noventa y dos, ante el Señor Vicario Visitador General de este Arzobispado, la ha presentado Su Merced=

La hubo por presentada y mandó que los vecinos y feligreses de la Parroquia de Nuestra Señora de Latas que navegan con sus barcos a la Villa de Santander, y en algunas ocasiones peligrosas de recios temporales se juntan algunas Limosnas de los pasajeros para la Virgen de Latas, Imagen de gran devoción, Luego que reciban dichas limosnas, dentro de un día natural acudan con ellas al mayordomo Lego de dicha Iglesia y Santuario, pena de excomunión precisa en que incurran dicho término pasado no lo cumpliendo el colectivo de dicha Limosna, y que se publicará omisión sea y se entienda con cualquiera que lo recogiere y no lo entregare a dicho mayordomo=

Y por este auto así lo proveyó y mandó y firmó=

En la Iglesia Parroquial de Santa María de Latas, Yo Fray Diego de la Concepción, Cura de dicha Parroquia, leí el despacho contenido en la Vuelta de este papel, del Señor Visitador General y Vicario, Don Fernando Calderón de la Barca=

Día Domingo, entre las solemnidades de la misma Parroquia, a veinte de Abril de mil seiscientos y noventa y dos años, presente todo el pueblo, que lo oyó, de que doy fe y lo firmo en dicha Iglesia dicho día, mes y año =

Fray Diego de la Concepción

Fray Diego de la Concepción, Monje de la Orden de Nuestro Padre San Jerónimo y Cura en la iglesia parroquial de Santa María de Latas, ante V. M. parezco y digo =

Que por ser tan Milagrosa la imagen de dicha iglesia, acostumbran los fieles devotos invocarla en los riesgos tempestuosos que suelen acontecer cuando navegan la Ría, dando a los que gobiernan los barcos alguna limosna para dicha imagen =

Por cuya causa, para que se ejecute el intento piadoso de los fieles, está mandado en diversas Visitas se entreguen dichas limosna luego que las percibieren, al lego Mayordomo de dicha iglesia parroquial=

En el año próximo pasado de noventa y dos, el Visitador de este Arzobispado y Vicario de este partido, el Licenciado Don Fernando Calderón de la Barca despachó su mandamiento sobre lo referido, con censura precisa contra los percipientes de dichas limosnas, para que dentro de un día las entregasen al Mayordomo lego de dicha iglesia=

A. V. M. piso y suplico se sirva mandar; debajo de censura precisa a cualquiera que perciba dichas limosnas en cualquier tiempo, ocasión, y día, para que dentro de un día natural, o lo que V. M. fuere servido, entregue al mayordomo lego que es o fuere de dicha Iglesia, dichas limosnas enteramente y sin disminución alguna, por ser cosa del servicio de Nuestro Dios y de su Santísima Madre y pedido Justicia y costas a los trasgresores, y juro en lo necesario, &=

Fray Diego de la Concepción

Auto.

Por presentada, y notifíquese a los marineros y otras cualesquiera personas en cuyo poder se hallaren las Limosnas que el pedimento refiere, entreguen al mayordomo lego de la Parroquia de Santa María de Latas, y lo cumplan dentro del designado día de la notificación, pena de excomunión mayor=

Y en lo venidero no distribuyan las limosnas en ningún efecto a su elección, sino las entreguen en la misma especie que las perciben, a dicho mayordomo =

El Señor Vicario lo mandó y firmó en Castillo, a veinte días del mes de enero de mil seiscientos y noventa y tres, y Pasado dicho tiempo, no lo cumpliendo incurran=

En la iglesia Parroquial de Santa María de Latas, Cabeza de Arciprestazgo en la Merindad de Trasmiera, y Junta de Ribamontán, Yo Fray Diego de la Concepción, Monje de la Orden de Nuestro Padre San Jerónimo y Cura de dicha Parroquia, leí y notifiqué la petición y auto antecedente del Señor Vicario al pueblo, entre las solemnidades de la Misa Parroquial=

Domingo, día primero del mes de febrero de mil seiscientos y noventa y tres años, firmolo en fe de ello" =

Fray Diego de la Concepción



DOCUMENTO II

ARANCEL, REGLAS Y CAPÍTULOS SOBRE LOS BARCOS DEL PASAJE DE SANTANDER A LOS EMBARCADEROS DE PEDREÑA Y EL PUNTAL DE SOMO Y VICEVERSA.

A. H. R. C. Legajo 1

Año de 1756

Don Francisco Núñez Ibáñez, Comisario Ordenador de Marina, Ministro Principal en esta ciudad y Provincia, Juez Conservador de Montes y Plantíos en ella de las Reales Fábricas de Artillería de Liérganes y La Cavada y del Contrabando de Mar y Tierra =

Hago saber al Subdelegado de Marina de este Puerto, al Cabildo, oficiales e individuos Matriculados del de San Martín de Mareantes y Navegantes de él, y a todos los demás a quienes toque o tocar pueda lo aquí contenido, y a cada uno =

Cómo son continuas las quejas que han llegado y llegan a este Juzgado de Marina de mi cargo, sobre el exceso y cobranza de los Arbitrios y fletes que por razón del Pasaje desde el Muelle de este Puerto a Pedreña y el Puntal, y desde aquellos sitios a esta ciudad, llevan los Marineros y barcos que se emplean en este destino, sin sujetarse a ninguna regla ni Mandato o Providencia justa que se haya tomado antes de ahora por mí y mis antecesores, lo que Principalmente consiste en fiarse los trasgresores en la Impunidad de que les facilita la confusión y la falta de conocimiento que de sus personas Padenen regularmente los pasajeros agraviados para poder Quejarse de sus desórdenes, a que se agrega el riesgo a que los expone la codicia de la misma Marinería, que por sacar mayor estipendio lleva las embarcaciones tripuladas con Muchachos inútiles, o sin la gente que se necesita en el caso de sobrevenir algún Temporal.

Y deseando remediar en tiempo y por medio de Providencias claras y oportunas estos inconvenientes y males, examinado el Asunto con la Madurez que pida, ha oído el dictamen de personas prácticas, y especialmente de individuos muy expertos del mismo Cabildo, y con presencia del menor y regular estilo que ha habido, he acordado formar Arancel y reglas seguras que con su Puntual observancia fijen su Importancia para en lo sucesivo, cuyos capítulos son los siguientes =

Arancel y reglas que deben observarse en el Pasaje desde esta ciudad de Santander a los embarcaderos de Pedreña y el Puntal, y desde ellos a esta ciudad.

1.º Ningún Barco pueda emplearse en este referido Pasaje, sin tres hombres útiles de faena (a lo menos) en el buen tiempo; y sin cinco en el Malo, o cuando Probablemente se recele, Pena de Indicado por cada vez, aplicado a gastos del Cabildo, que le deberá celar; y aunque pongan más individuos no por eso han de

poder cobrar más suma que la que abajo se expresará, si Voluntariamente y sin pedírsela no se la ofrecieren y dieren los Pasajeros; bien entendido que en ninguna Manera puedan faltar barcos para el Pasaje mencionado por el estipendio que aquí irá señalado; y en caso de ejecutarse, el Cabildo y oficiales tendrá la precisión y facultad de señalar los que hayan de ir y la Gente que haya de Tripularlos, en cuyo caso no se puedan excusar bajo de la misma pena y de ocho días de cárcel.

2. ° Por cada vecino o persona de esta ciudad que pase de a pie con carga o sin ella, o con Algún Carnero vivo, Cerdo o Ternera, ya sea al Puntal o a Pedreña, o desde estos Parajes a la ciudad, no han de poder cobrar los Barqueros más de un cuarto; y siendo vecino o Persona de la Jurisdicción, pueden cobrar tres cuartos, y nada más.

3. ° Por el Pasaje de una Caballería con su amo y criado, cuatro reales vellón; Por Una Barrica de Aceite o vino, o de otro cualquier Licor y género, tres reales.

4. ° Por un propio en diligencia, dos reales vellón.

5.° Hallándose dos barcos, ya sea en el Puntal o Pedreña, y yendo o viniendo alguna persona a embarcarse con precisión y urgencia, la haya de traer el primer barco, y si no quisiese lo ha de ejecutar el segundo, pagándosele por su viaje dos reales de vellón, sin que se le pueda pedir por el primer barco a este segundo sino tres maravedís para que haga su viaje; pero uno u otro le hayan de hacer precisamente sin detención, pena de un ducado aplicado al mismo Cabildo al que no fuere el de la vez.

6.° Hallándose dos barcos, ya sea desde esta ciudad al Puntal o Pedreña a ella, si el primero, de vecino tuviese ya fletado que llegue a los referidos, ha de estar obligado a pasar la gente que a la sazón esté pronta, sin dejarla esperar más Tiempo, y si no lo quisiere hacer sea preferido para ejecutarlo inmediatamente el segundo.

7.° Todo lo cual observarán haciendo buen tiempo, pero siendo Malo puedan llevar un cuarto de más de la gente que pase a pie en la forma expresada, dos reales más de cada caballería o barrica llena, y otros dos de la persona o propio que tenga con urgencia y de prisa.

8. ° Si alguna vez hubiere disputa entre la Marinería y la Gente de Transporte, sobre si el tiempo debe reputarse bueno o malo para este aumento, se determinará por mí o por el Subdelegado, con dictamen jurado de los oficiales del Cabildo o de otros Individuos de experiencia.

9.° Cualquiera que exceda del flete expresado, haya de pagar a la parte agraviada, que ha de ser creída bajo de su Juramento en caso de no haber Testigos o de negarlo el culpable, el cuatro, tanto de lo que excediere por la primera vez y cuatro reales aplicados a los Gastos del Cabildo; de cuyas Multas y las demás que le van aplicadas, llevar a Libro formal que explique el día y sujetos de quien se exigieron, así para la debida cuenta como para que por este asiento se acrediten y consten las reincidencias; y por la segunda vez lo mismo y ocho días de cárcel en el Cepo; y por la Tercera lo mismo, un mes de cárcel en la propia forma y ocho ducados de

Multa, aplicados los seis a Gastos de Marina y los restantes a los del anunciado Cabildo; y si no se enmendare, se le prive de Andar en el Pasaje de Allí adelante para siempre.

10. ° Que ninguno de dichos Marineros, ha de poder impedir a ninguna persona que haya traído o llevado de esta ciudad o para los dichos Sitios, el que se embarque precisamente en su barco, si no que lo pueda ejecutar en el primero que saliese o viniese, pena al que contraviniera de un Ducado, con la aplicación a dicho Cabildo por la primera vez; y por la segunda y por la Tercera ocho.

11.° Y debiendo influir en tan importante fin el celo y vigilancia del expresado Cabildo y sus oficiales, así para lo que se interesan sus Individuos en el citado Pasaje y Multas que le van aplicadas, como por la obligación en que están de concurrir a cuanto pertenezca del Real Servicio y recta Administración de Justicia; y especialmente, a contener en los Límites de ella a Todos sus individuos, ha de ser del cargo del insinuado Cabildo y de los oficiales que por tiempo fueren, responder de estas penas y Multas, pagándolas por de pronto de su bolsa común, aunque con repetición contra bienes de los Culpados, si los tuvieren, o en defecto contra los Quiñones que deban hacer en la Pesca o en otra cualquiera faena de Marina, respecto de que los Agraviados no suelen conocer a los Marineros que han excedido, por lo que se suelen quedar éstos sin castigo y aquéllos sin satisfacción, lo que se remedia en parte con la pronta Responsabilidad referida del Cabildo y oficiales, mediante la obligación en que están de Celar y salir los barcos y Gente que se emplean en los destinos del mar, y por consiguiente en el referido Pasaje, y la mayor facilidad que tienen de descubrir al que no se arregle a este Arancel y Capítulos para el Condigno castigo, en atención a ser todos de un mismo Cuerpo.

12.° Y en atención a que al desembarcar la gente en los referidos Parajes de Pedreña y el Puntal no pueden asistir los Jueces de Marina ni los oficiales del Cabildo, para oír las quejas y Celar esta Materia, se reserva su derecho a los quejosos para en la primera ocasión que pasen a esta ciudad, dentro de cuatro meses puedan hacer sus recursos por sí o por medio de apoderados o agentes; y por pronto remedio al Marinero que le denunciare se le dé de pronto todo el flete del barco en aquel viaje perdiéndolo los demás, y veinte reales por una vez, que se sacarán de las Multas aplicadas al gasto del Cabildo; y a falta de fondos de las Adjudicadas a los de Marina, y perdonándosele por aquella Vez cualquiera complicidad que haya tenido en el exceso, y el cuatro tanto expresado se reservará para el quejoso que acuda dentro del Tiempo insinuado en poder de los oficiales y en partida del anunciado Libro, y pasado el Término quedará por del Cabildo, como las demás penas que le van adjudicadas.

13. ° Se ha de pasar un ejemplar al Subdelegado de este puerto y otro al Cabildo, para que le hagan observar y cumplir, y que se fijen otros diferentes en las ventas de Pedreña y Loredó, y en los Parajes acostumbrados de esta Ciudad, precediendo su notificación en el Cabildo Pleno y convocado de intento, para que ninguno de sus individuos pueda Alegar Ignorancia.

En cuya consecuencia, ordeno y mando a los Subdelegados de Marina que por tiempo fueren de este puerto, al referido Cabildo y sus oficiales actuales y futuros, a los Individuos Matriculados que le componen, y demás personas enunciadas; y a cada uno por lo así tocante, celen, observen y Guarden, envío doblemente el mencionado Arancel, reglas y capítulos, sin contravenirlos ni permitir se contravenga en todo ni en parte, bajo de las Penas que contiene; y de que además de ellas procederá contra los inobedientes a las Providencias más serias, sin omitir la de dar cuenta a Su Majestad para el condigno escarmiento, por lo mucho que en ello se interesa el Real Servicio.

Dado en la ciudad de Santander, a veinte y cuatro días del mes de Diciembre de mil setecientos cincuenta y seis =

Don Francisco Núñez Ibáñez

Por mandado de Su Señoría

Antonio Somonte

Notificación =

En la ciudad de Santander, a veinte y cinco días del mes de Diciembre de mil setecientos cincuenta y seis, hallándose juntos en Su Cabildo, Ignacio Rodríguez, Domingo de Almiñaque, y Sebastián de Menocal, Alcalde, mayordomo y Procurador del Cabildo de Mareantes de ella, con los Maestres de barcos mayores y menores de él en Cabildo pleno:

Yo, el escribano, hice saber el despacho y Arancel que precede, a los referidos en sus personas, en Alta e inteligible voz, de que doy fe =

Es copia a la Letra del despacho, con inserción del Arancel que en mi poder y oficio queda, a que me remito.

En cuya fe, yo el sobredicho Antonio Somonte, Escribano Real de Su Majestad, del número y Marina de ella, lo signo y firmo, en virtud de mandato del Señor Don Francisco Núñez Ibáñez, Comisario Ordenador de Marina, Ministro Principal de ella en esta Provincia; y de pedimento de Don Íñigo Joséph de Velasco y Castillo, Caballero de la Orden de Santiago, y Diputado Síndico General de la Muy Noble y Siempre Leal Provincia de Trasmiera, en esta ciudad de Santander, a diez y nueve días del mes de febrero de mil setecientos cincuenta y siete =

En testimonio de verdad

Antonio Somonte

DOCUMENTO III

ARANCEL APROBADO POR SU MAJESTAD, DE LOS FLETES QUE HABÍAN DE PERCIBIR LOS BARCOS EMPLEADOS EN EL PASAJE DESDE EL PUNTAL DE SOMO HASTA EL PUERTO DE SANTANDER Y VICEVERSA

Archivo del autor

La marca de agua del documento original dice año 1785.

Arancel Aprobado por Su Majestad, de los fletes que han de percibir los Barcos empleados en el pasaje desde la Costa llamada el Puntal al puerto de Santander, y de éste a aquélla.

Maravedies de vellón

	En verano = En invierno	
Por cada persona adulta	18	24
Por cada muchacho de cuatro a ocho años	8	12
Por cada cerdo pequeño, cordero, cabrito, media docena de pollas o gallinas, que se lleve a la mano o en cestillas pequeñas	2	2
Por cada garrote o cesto de huevos, frutas, harina, pollos, gallinas, &	4	6
Por cuévano de pasiega con su cesto, cargado o lleno de manteca, queso, carbón, harina, &	4	6
Por un cerdo grande	8	12
Por una Caballería mayor	142	170
Por una menor.....	68	76
Por un par de Bueyes	288	340
Por cada barrica de a 30 arrobas, llena de cualquiera licor	238	280
Por una de 30 arrobas vacía	32	34
Por una de 30 arrobas llena	120	140
Por una de 15 arrobas vacía	16	20
Por una de 7 1/2 arrobas llena	60	70
Por una de 7 1/2 arrobas vacía	8	12
Por un barc o fletado solo	544	600

Advertencias.

1. ° La estación de verano se entiende de primero de mayo hasta fin de octubre, y la de invierno el resto del año.
2. ° Los Barcos que se empleen en este pasaje, deberán precisamente tripularse cada uno con cuatro hombres útiles en verano y cinco en el invierno, incluso siempre el patrón.
3. ° Si alguna persona quisiere pasar a pie o a caballo sin detención, luego que llegue deberá completar al Barco el flete finado por estas arancel; sobre el importe del Número de personas que tenga ya dentro.
4. ° El pasajero que quisiere llevar más Marineros por causa del mal tiempo, o para pasar con prontitud, deberá pagar por cada hombre que se aumente a razón de dos reales y cuartillo de vellón.
- 5.° El sujeto que quiera cargar un Barco por sí sólo, no tendrá que pagar nada más que lo estipulado en este arancel, aunque lleve caballo, maleta y criado; y aunque sea con dos caballerías, criado, y uno o dos cofres, líos o cajones regulares, que compongan lo que se llama una carga de acémila; pero si le cargase de Barricas, frutas, Legumbres, u otros géneros, deberá aumentar medio real por cada una de siete soldadas que se consideran al Barco: esto es, sobre los 544 maravedís que se regulan en verano por las siete soldadas o quiñones añadirá tres reales y medio, que en todo son diez y Nueve reales y medio.
6. ° Ningún patrón podrá obligar a los pasajeros que llevó, a que vuelvan en su Barco, pues podrán hacerlo Libremente en otro que salga con más anticipación; pero en igual caso será preferido el patrón que hizo la conducción.
7. ° Si al tiempo de desembarcarse la gente se causare motivo de alguna queja a cualquiera pasajero y se averiguare, se procederá contra el culpable, según las circunstancias del caso.



Escenas del paso de la Bahía de Santander desde el lugar de Somo a principios del siglo XX. (Fotos Ayuntamiento de Ribamontán al Mar)

DOCUMENTO IV

DESCRIPCION DE UN PATACHE SEGÚN JOSÉ MARIA DE PEREDA.

Novela Sotileza

Año 1885

El patache es un barquito de treinta toneladas escasas, con aparejo de bergantín-goleta. Supónese que estos barcos han sido nuevos alguna vez; yo nunca los he conocido en tal estado, y eso que no los pierdo de vista, como lo pueda remediar. Por tanto, puede afirmarse que el patache es un compuesto de tablucas y jarcia vieja. Le tripulan cinco hombres; a lo más seis o cinco y medio: el patrón, cuatro marineros y el motil, o muchacho cocinero.

El patrón tiene a popa su departamento especial con el nombre aparatoso de cámara; la demás gente se amontona en el rancho de proa, espacio de forma triangular, pequeñísimo a lo ancho, a lo largo y a lo profundo, con dos, a modo de pesebres a los costados. En estos pesebres se acomodan los marineros para dormir, sobre la ropa que tengan de sobra, y debajo de lo que vistan; pues son allí tan raras como las onzas de oro las mantas y las colchonetas.

Para entrar en el rancho hay, entre el molinete y el castillo de proa, un agujero, poco mayor que el de una topera, el cual se cubre con una tabla revestida de lona encerada; tapa unas veces de corredera y otra de bisagras. De cualquier modo, si el agujero se cubre con la tapa, no hay luz adentro, ni aire; y si la tapa se deja a medio correr o levantada, entran la lluvia y el frío y el sol y las miradas de los transeúntes; porque el patache, en los puertos, siempre está atracado al muelle.

Cada tripulante, incluso el patrón, compra y guarda su pan (tortas de mucho diámetro que duran cerca de seis días cada una). Con este pan, unas patatas o unas alubias o unas berzas, con un escrúpulo de tocino o de manteca o de aceite, para ablandarlo, todo ello a escote, y condimentado por el motil cuyas manos no tocan al agua dulce como no sea para revolver, dentro de la que eche en un balde, las patatas recién partidas, o la berza después de haberla picado sobre el tejadillo de la cámara, a veces con el hacha; con este potaje, repito, y aquel pan, come la tripulación, en el santo suelo, alrededor de la cacerola, en la cual va cada uno, incluso el patrón, metiendo su cuchara cuando le toca. Así cena también las mismas patatas, las mismas alubias y las propias berzas. En ocasiones, en lugar de las patatas, las berzas o de las alubias, hay bacalao, que el motil guisa en salsa roja, después de haberlo desalado dándole dos zambullidas en el agua de la Dársena, desde la borda, atado con un cordel. Para almorzar, un poco de cascarilla en un tanque ... Y siempre lo mismo, cuando los tiempos marchan bien.

Ningún tripulante de patache gana sueldo fijo: todos van a la parte. Pero ¡qué parte! Por de pronto, el flete, en viaje redondo, aunque se abarrote la bodega y se encogolle el puente con barricas y tablones, no pasa mucho más allá de dos mil reales. De este flete, gana el 40 por 100 el barco; el patrón soldada y media, y

además el 5 por 100 de capa, o sobordo, o, lo que es lo mismo, sobre el flete cobrado. El resto se reparte entre los cinco tripulantes: seis, ocho, doce duros, o quince lo más, a cada uno; cantidad que significaría algo, a pesar de su pequeñez, si el ir y venir y el fletarse de un patache fuera coser y cantar; pero ya se verá lo que hay sobre estos particulares.

Con alguna que otra excepción vascongada, el patache es siempre gallego o asturiano; y si no hay carbón o manzanas, o tabales de arenques que traer, llega a Santander en lastre: esto es lo más corriente. Ya está en la dársena, atracado al muelle. Allá va el patrón, hombre ya picado en viejo, calmoso y de triste mirar, de escritorio en escritorio, de almacén en almacén, llamando a cada dueño por su nombre, saludándolos a todos finísimo y cortés, y acaban en todas partes con la misma pregunta:

¿Hay algo para Ribadesella?

Una mañana, un día entero de gestiones así le dan por resultado veinte sacos de harina, dos cajas de azúcar, ocho coloños de escobas, un catre viejo y dos fardos de papel de estraza. Y no hay más carga en Santander para Ribadesella. Los sucesivos correos van trayendo algunos pedidos nuevos; pero tan pocos y tan lentamente, que con una suerte loca llega a abarrotarse la bodega en poco más de mes y medio. Lo común es que el patache no complete su carga en menos de dos meses, o que cierre el registro a media carga.

Pero, en fin, ya está despachado y se pone en franquía; es decir, se desatraca del muelle y se fondea en medio de la Dársena, para salir a la marea de la tarde o al nordeste de la mañana. Pues entonces, precisamente entonces se le antoja al tiempo dar un cambio al noroeste y armar una marimorena que no se acaba, en invierno sobre todo, en menos de tres semanas, cuando no dura dos meses cumplidos; dos meses que, con otros dos, suman cuatro. Pongamos tres, por término medio ... ¡Tres meses de patatas, de pan y de tocino para seis hombres de buen diente, y con un puñado de pesetas, entre todos, para comer y vestir ellos y las familias de los más de ellos!

Ya amainó el temporal y apuntó el nordeste, y el barómetro sube. Leva el patache; y la propia lancha, con el esfuerzo de los propios marineros, le remolca hasta la canal. Iza allí toda su trapajería, comienza a desentumecerse y a inflarse, y luego a virar por avante; y bordada va, y bordada viene, en cosa de medio día está fuera del puerto. Si es muy afortunado en treinta horas llega al punto de su destino; si es de mediana suerte le coge una calma enfrente de Cabo Mayor, y allí se pasa las horas muertas hecho una boya; o una serie de vientos redondos que le tienen seis y ocho días atolondrado en la mar, sin saber a dónde tirar ni por dónde meterse; y entre tanto, la gente de a bordo, que no contaba con aquello, mano a la harina o a las conservas, o a los fideos del flete; porque no es cosa de morir de hambre llevando la casa llena de provisiones.

Si es algo desgraciado, arriba dos o tres veces durante el viaje, lo cual supone otros meses de retraso; si es desgraciado más que algo, cada una de las arribadas le cuesta un quebranto serio en el casco o en el aparejo, y pone a los tripulantes en gravísimo riesgo de perder la vida. Pero, de todos modos, venturoso o infeliz, más o menos temprano, le coge un vendaval entre Tinamayor y Suances, que le trae en vilo hasta el Sardinero, si no le da la gana de estrellarle antes contra la peña. Desde allí me lo planta de otro voleo en la boca del puerto, con rumbo a las Quebrantas. Unas veces le arroja en ellas de un tirón; otras le permite detenerse un poco, echando el ancla a medio camino de las fieras rompientes.

En esta situación horrible, raro es el ejemplar que se aguanta hasta que cesa el temporal... Y entre tanto, es la única ocasión que tienen los infelices tripulantes para abandonar el barco, que cabecea y tumba y danza, con las velas desgarradas y tremolando en su arboladura la jarcia hecha pedazos, juguete de las olas que le envuelven y meten el gigantesco lomo por debajo de su quilla.

Lo ordinario es que el ancla roñosa garree, o se rompa la cadena, y que el mísero barco vaya a las rompientes, donde en breves instantes le convierte en astillas la fuerza incalculable de aquellas embravecidas mares.

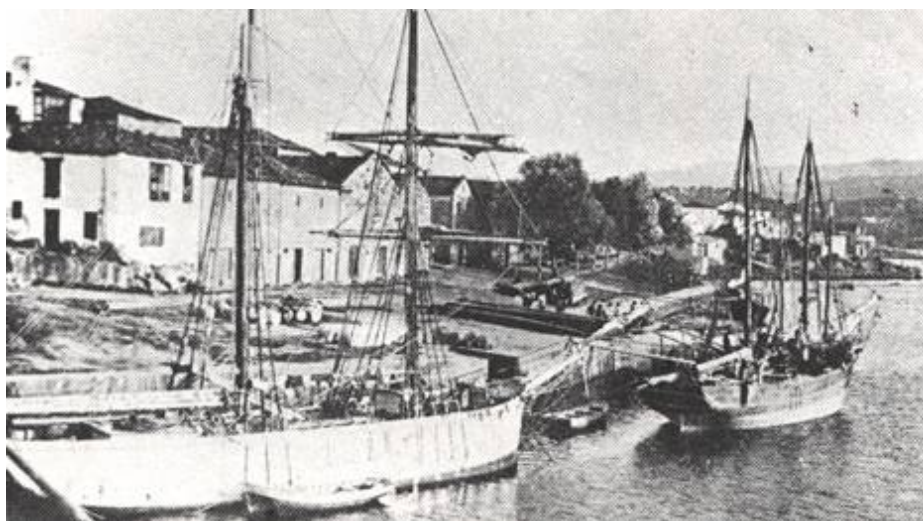
Todos los inviernos devora este monstruo su ración de patache. En una sola tarde, no hace muchos años, he visto yo perecer cinco. Los cinco, después de entrar acosados por el temporal y de faltarles la virada suprema, la de la salvación, la que les aleja del abismo, habían tenido que fondear delante de las rugientes fauces del monstruo. Cuatro tripulaciones se habían salvado ya a duras penas, y la lancha de un práctico recogía la quinta, con heroicos esfuerzos, cuando yo llegué al castillo de la Cerda. Momentos después, rotas las débiles amarras, desfilaban uno a uno hacia las Quebrantas, y, para llegar más pronto, a brincos, como cabra entre malezas, y desaparecían todos ellos en aquel infierno de espuma, de golpes y bramidos.

También ha probado barcos grandes el paladar del monstruo aquél; pero muy de tarde en tarde, porque el barco grande huye de la costa cuando cerca de ella coge un temporal; y si la necesidad le obliga a tomar el puerto y a fondearse en sitio peligroso, tiene buenas cadenas y mejores cables; y, por último, desde que los hay disponibles, pide un remolcador que le saque del apuro. El pobre patache navega a la costa, en la costa le cogen los malos tiempos, y en la costa los aguanta, porque no sabe ni puede andar por otra parte; sus cables y sus cadenas son, relativamente débiles, y un remolque de vapor le cuesta lo que él no puede pagar.

Tal es su triste condición; la cual no ahorra, sino más bien duplica, con relación a otro barco más grande, las faenas de los tripulantes a bordo, donde todo es escaso y flaquea, y exige, por ende, mayores desvelos y más grandes sacrificios a cada uno.

En suma: trabajo incesante, comida misérrima, un pesebre por lecho, un mechinal por dormitorio, todos los riesgos de la mar, todas las desventajas para correrlos, y la conciencia de no mejorar nunca de fortuna por aquel camino. Todo esto acepta, a sabiendas y de buena gana, un hombre que se decide a formar parte de esa legión de héroes de la miseria, de las angosturas y las fatigas, que ni siquiera tienen por

estímulo la triste esperanza de que al acabar su carrera estrellados contra un peñasco, o arrastrados por torbellinos de arena y ondas amargas, se grabe su martirio en la memoria de las gentes, o merezca siquiera conmiseración; pues hasta la que se siente por los náufragos de alto bordo, se regatea a los de un mísero patache. ¡Tan necesario e inevitable se conceptúa su desastroso fin!



DOCUMENTO V

DESCRIPCIÓN DEL PATACHE "CORZO" , SEGÚN FERNANDO PÉREZ DE CAMINO

Novela Marinucas

Año de 1894

EL PATACHE "CORZO".

En las verdes praderas de la dársena vieja de Santander, a bajamar, labran surco profundo con la pesadumbre de sus quillas, buen número de barcos de cabotaje, de esos que aquí llaman “pataches” que otro nombre no tienen en otras partes, porque son pájaros de esta costa que no emigran, siendo, por ende, poco o nada conocidos en el resto del planeta.

Hay quien pretende hallar alguna semejanza entre el patache y la polacra de las costas de Levante, pero aquí estoy yo para hacer constar que esta última gasta mastelero de juanete, lo que le da más gracia y gentileza, mientras que el primero usa palo trinquete enterizo, sin más requilorios ni aparatos de perchería.

El agua al retirarse deja al descubierto, dos veces al día, las desnudeces y miserias de su mal trabado organismo, publicando a los cuadro vientos el secreto que guardó en la pleamar.

Mientras uno, con aspecto de mosaico pompeyano en caprichosa combinación de dibujos y colores, multitud de rumbos o remiendos que cual heridas mal cicatrizadas, dan fe de los múltiples reparos aplicados a su deslucida panza, tras larga serie de tumbos, varadas, abolladuras y coscorrones.

Luce otra galana y frondosa vegetación; gallarda muestra de la flora submarina del Cantábrico, salpicada de tal cual percebe, llampa o mocejón.

El que a su lado sesteá sobre el porreto, declara a grito pelado que por falta de cobre para proteger sus fondos, le corroen las entrañas y aparejan lenta pero segura muerte sus dos implacables microbios, la broma y la polilla, que en labor incesante de zapadores, perforan su costado, practicando en el interior largas e intrincadas galerías a manera de catacumbas. Sangre de estas heridas son los hilos de agua que se deslizan por su casco, de la que almacenó en la sentina estando a flote.

Allá por el año veintitrés, plus minusve, cuando la vela de sebo comenzaba a espantar las tinieblas del oscurantismo, y cuándo el pio-felice, triunfador progresista, realizaba serios y positivos adelantos como la invención del Himno de Riego y la carga acelerada del fusil de pistón en once veces, no es maravilla que el patache, con sus escasos medios, ejerciese el monopolio del comercio y cobrase el barato en todos los puertos, chicos y grandes, de la costa cantábrica.

En aquella época se engendraron en los por entonces florecientes astilleros de Navia, Vía-Vélez y Vega de Rivadeo, más de cuatro y más de seis pataches que yo

me sé y que aún flotan y cuyos nombres me callo como discreto, ya que sea de mal gusto hablar de años. Cosa buena es la discreción, pero no he de llevarla al punto que muera yo de empacho, o que se me pudra acá adentro lo que ya casi tengo entre los dientes y se ha de saber y es que el patache *Paquete* ganó el nombre con que hoy corta orgulloso las procelosas ondas, llevando el primero, desde Santander a Llanes, en el breve lapso de quince días, la feliz nueva de que el señor Rey D. Fernando VII daba los primeros pasos con su proverbial franqueza por la senda constitucional. Era el gallo del golfo. Pero

¿Qué hay en el mundo firme y duradero?

¿Qué hay que la edad con el rigor no altere?

Al sebo sustituyó el gas, con lo que, gracias a Dios, ya no hay tinieblas, ni oscurantismo, ni sombras ni cosa parecida; al fusil de pistón sustituyó el Maüser, y a la vela el vapor; vulgarizándose éste, y los barcos que lleva el viento en la bodega, se alzaron con el comercio de la costa destronando al patache que hoy vive muriendo, enfermo, viejo y a veces sin una mala cebolla que llevar a la bodega.

Aprovechan sus tripulantes las horas de la bajamar (y cuando ya estibado el exiguo y mal pagado flete, se trata de emprender el viaje) para limpiar a la ligera y embadurnar con pichi los fondos, tapando asimismo los agujeros de mayor cuantía sin que esto sea suficiente a relevarles de la penosa tarea de achicar con la bomba.

Para ojos expertos se distingue entre todos los individuos de la especie, que frecuentan la dársena, el que ostenta en la estampa de popa el nombre de *Corzo*. Y a propósito de nombres, es muy de notar que casi siempre, con alguna honrosa excepción, media larguísima distancia, cuando no encierra una idea antitética, entre las condiciones marineras con otros particulares del barco y el concepto estricto del nombre, con que a fuer de padre amoroso le bautizara su armador. Tal se llamaba *Joven Telégrafo*, pues bien, este patache no es joven por la sencilla razón de que no lo había sido nunca, y yo lo garantizo, que me consta por datos fidedignos que se hizo de restos de un bergantín-goleta que embarrancó en la Estaca de Vares cuando la guerra del francés. ¿Y qué telégrafo ni qué calabazas, con su aparejo raquítico y desmochado de trinquete y velacho y sus amuras con flemones y la roda que se lleva media mar por delante? Vaya, vaya, amigo *Telégrafo*, camine lo que pueda, que será bien poco, y no se venga con bravatas que cuadran muy mal a su mazacote y desvencijado porte, que aquí no somos bobos y que no ha de pasar por un cliper inglés, así lo jurase el mismo Nelson en persona.

Por este orden, pudiera citar una larga lista de nombres más o menos significativos y apropiados, con que alardean y se afanan con cualidades que están bien lejos de poseer; tales son entre otros y vayan de muestra, los de *Rayo*, *Veloz*, *Pronto*, *Paquete*, *Cazador*, etcétera, etc.

Desplazaba el *Corzo* cuarenta toneladas de registro y era de lo más decentito en su clase, distinguíase de sus congéneres por los aditamentos y floreos esculturales que exornaban su casco; en el remate del tajamar simple, a lo cliper, y haciendo veces de mascarón, un esbozo de animal, en cuya filiación, después de maduro examen y

serias controversias, pretendían unos descubrir los rasgos propios de un lechoncillo y otros los de un perro faldero, sin que faltara alguno que se empeñara que había de ser comadreja; pero como he de poner las cosas en su punto, diré que con un poco de imaginación y buena voluntad, no sería muy difícil encontrar alguna relación o concomitancia entre la escultura de la proa y el bicho con cuyas raras y proverbiales condiciones de ligereza se envanecía el patache de autos, y hasta si me apuran, me afirmo y ratifico en que, pese a quien pese y a despecho de inteligentes de chicha y nabo, corzo era lo que representaba el zoquete de madera en cuestión, como yo soy castellano viejo, y si mi opinión no fuese bastante por falta de autoridad y competencia, buenas academias tenemos, gracias a Dios, que nos sacarán de apuros y sabrá inundar de luz clarísima tan debatido asunto, que así como así, otra cosa no tienen que hacer y no han de estarse mano sobre mano y a la vida bona.

En el espejo de popa, de relieve y toscamente labrado pomposo canastillo de flores pintado de amarillo cromo rabioso y defendido por un enrejado de sutiles barras de hierro como santo de humilladero.

Gastaba el patache aparejo genuino y de casta, es decir, trinquete y velacho sin mastelero ni juanete, como ya traen algunos picados de la novedad, y en el palo mayor una cangreja y un mastelerillo; dos o tres foques y velas de estay concluían el aparato de medios con que contaba el *Corzo* para trasladarse en menos de quince días de Santander a Ribadesella con tiempos regulares.

En punto a comodidades para el alojamiento de la tripulación, compuesta de seis individuos, de capitán a paje, contando un perro de aguas de los que llaman de carabinero, nada tendrían que desear el más exigente y descontentadizo; un caramanchel con honores de tumba, sin lumbrera ni ventilación posible, en cuyo decorado interior se desplegó poco lujo, al gusto del poeta latino; non ebur neque aureum; ni el marfil ni el oro allí resplandecían. Tabla carcomida y sucia con algunos relieves y costras de pintura y una estampa de la Virgen del Carmen pegada con obleas en el tablero de proa, y en materia de menaje, miradas indiscretas han vislumbrado una punta de revuelta y deslucida manta palentina cubriendo el duro petate y esparcidos al acaso sueste y capote de aguas y algunos otros enseres no dignos de figurar en este inventario. El resto de la cueva permanece inexplorado: tinieblas y misterio.

Amplio y desahogado, lo bastante a contener los metros cúbicos de aire que eran nones y no llegaban a tres, los necesarios, en fin, para que el patrón o como dicen “el amo después de Dios” respirase provisionalmente y con parsimonia, durante las pocas horas que la rudeza de su oficio le permitía “asilarse” en antro tan pavoroso: en cuanto a pulgas y otras alimañas, se estaba bien servido, porque encontraban, aunque modesta, franca hospitalidad y sin bullas ni apreturas, pues allí se acomodaban las que cabían y ni una más bajo ningún pretexto.

En la sección de popa y a expensas de su capacidad, se abría una caja con las banderas, que no eran azuches, cabos y velas de respeto, y en el tablero posterior,

pintadas por mano del patrón que picaba en artista, las banderas de todas las matriculas muy tiesas y con colores puros.

Siguiendo a proa y al pie del palo trinquete, la cocina, cajón cuadrado de madera sin pulimento ni asomos de pintura, con pequeña puerta, practicada en la banda de estribor, por donde se colaba el motil para ejercer sus prácticas culinarias, y más allá una estrecha escotilla, por donde, a fuerza de puños y flexiones, se descolgaba el resto de la tripulación al rancho, donde la misma incomodidad tenía su asiento. Por el exterior los consabidos rumbos y parches, la obra muerta pintada de negro con manchones de herrumbre, aguas y tornasoles. Forro de cobre en los fondos, ni soñarlo, y patente, buenas y gordas, conformándose con un poco de pintura verde manzana bastante deslucida, tirando a acelga y gracias.

II

Y ahora voy a presentar a ustedes un retrato de cuerpo entero del señor Rubiera, natural de Santa María de Ortigueira, provincia de Lugo, edad cuarenta y seis años según cédula personal que tengo a la vista.

Nada menos que con el título de capitán le honraba y distinguía el *Boletín de Comercio* en su sección marítima al dar cuenta del movimiento mercantil del puerto. Véase la forma:

“Buques entrados; Patache “Corzo”, capitán Rubiera; de Llanes con cebolla a la orden”.

¡Alto ahí, señor Boletín! Por lo de capitán no paso: *“amicus sed magis amica veritas”*; quédese un poquito más abajo y sepa que no hay tal capitán ni tales carneros.

Mejor enterados, le diré en secreto y espero no salga de la provincia, que Rubiera, en sus verdes años hubo de pasar por las horcas caudinas de un examen teórico de patrón de costa, en que fue tolerado, pues demostró, con sorpresa del tribunal, que sabía medianamente lo que se exige para navegar de Bayona a Bayona con alguna probabilidad de no romperse la crisma en el camino, conviene a saber: cuartear la aguja, rumbos de bolina y particulares de las barras más importantes de la costa, sin olvidar detalle y pormenores de faros, puntas y cabos más salientes.

Pero en las prácticas de su oficio, si alguno pudiera igualarse, ninguna le aventajaba desde Fuenterrabía a Finisterre. Era, en verdad, cosa muy de ver, con qué soltura y brío cazaba la mayor al medio en una virada por avante sin abandonar la caña, y gobernar a rumbo sin dar una mala guiñada: y cuando apretaba el tiempo, corriendo la vía del Noroeste duro, tomar, sin práctico y con nieblas, el boquete de Llanes o Unquera... y que le fueran a él en tan apurado trance con teorías, cálculos y tiquis miquis... naranjas de la China.

Hombre, en fin, experimentado y peritísimo en achaques de mar, conocía el Cantábrico por gotas, y navegando de noche, en vuelta de tierra, sentía las rompientes de la costa así fuera durmiendo y con algodones en los oídos.

Corto de talla, cuatro pies ingleses de quilla a perilla, tres de manga, recias amuras y bien cosido. Usaba en verano pajero de ala desmayada y vencida a fuerza de saludar al consignatario, chaqueta de mahón azul, con su pantalón de lo mismo, cuya cruz se avecinaba con las rodillas, sin que por eso resultara largo, porque a más de las rapadoras y podas con que su dueño tenía a raya las demasías de flecos y caireles de la boca de las perneras, contribuían no poco a disminuir su escasa longitud sendas rodilleras profundamente repujadas y casi blancas por su cara interna.

Prolijamente tatuadas con anclas, círculos y demás timbres heráldicos que forman el modesto blasón de la gente de mar, sus anchas y velludas manos jamás desamparan los bolsillos del pantalón, como si en ellos tuviera en cobro y a buen recambio perlas y esmeraldas, y donde no se hallara cosa de más importancia que puntas de cigarros trasnochados y algún papelucho grasiento conteniendo apuntes del cargo de su barco a golpe de suela y con mil sudores reunido.

Propio y ordinario desagüe de estos sudores eran los surcos y regateras que grabó la intemperie en su cara color de calamina, exornada con ancha perilla o sotabarba a la americana, de pelo recio y entrecana.

Gastaba en invierno gorra de pelo o sueste, según el tiempo, capote de aguas o un chaquetón de piel de foca, regalo de un su amigo y paisano que hacía la carrera del bacalao a Noruega.

Con lo apuntado y haciendo constar que no fumaba en pipa como los viejos lobos de mar a la manera francesa y que siempre llevaba un lápiz detrás de la oreja derecha y un astroso cuaderno para apuntes del flete en el bolsillo izquierdo de la chaqueta, se da, bien o mal, la última pincelada al retrato físico del chaluquero (patrón de costa) de mi cuento.

III

El cual chaluquero madrugaba más que las nutrias, como quien por ahorrar de luces se acostaba, o más bien, se daba sepultura en su camaranchón, al anochecer, en todo tiempo, exhumándose al “surge Lázaro”, que era el alba, cuando ya por modo alarmante comenzaba a escasear el aire en aquella especie de estuche, y asimismo imponía con el ejemplo la propia costumbre en los demás habitantes del patache.

Y apenas doraba el sol la galleta del palo mayor, cuando ya descalzos y balde en mano, comenzaba la limpieza de cubierta y luego desde el bote a chapuzones y con el brus la de ambos costados, única ocasión en que el *Corzo* daba un chasco a cualquiera; tal quedaba con la ayuda del sol, de fresco y reluciente.

Después venían las faenas de carga y descarga; armábase la pluma y un aparejo de penol y a brazo, virando el molinete, corría toda la mañana, sin más descanso que el necesario para desayunarse con cascarilla, y seguir virando hasta las doce, hora en que por filo había de servirse la menestra, cuya última cucharada marcaba la señal para volver a la interrumpida tarea, que no terminaba hasta las seis de la tarde.

Si la carga era poca, lo que con harta frecuencia sucedía, en un par de días, a lo sumo, quedaba el barco estibado con abarrotos si los había, y listo para emprender viajes tratándose de cargar o a plan barrido, en caso contrario; de todos modos, porfas o nefas, cargado o boito, esperando viento o flete, el patache se había de llevar las semanas y hasta los meses amarrado al muelle, cuyo tiempo gastaba la tripulación, que dinero no había de qué, en labores de pasador, piñas, rabos de rata y otros menesteres no menos importantes de la economía de a bordo, como ajustar cabos y coser o relingar velas, con cuyas ocupaciones alternaba la de largar todo el aparejo, que de tanto tiempo envergado y aferrado corría no remoto riesgo de podrirse, faena que se hacía invariablemente cuando el sol se la jugaba a las nubes.

Mientras cocían las berzas y las alubias y cuando cuadraba la bajamar, el ocioso y maleante motil se descolgaba guapamente por la cadena del ancla o por la boza del bote y se pasaba muy buenas horas con la basa a la rodilla, bien sacando gusana para pescar o raqueando latas, cacharros, chicotes y todo lo que caía bajo el alcance de su mano, hasta que la mar volvía a cubrir el campo de sus fructíferas correrías, retirándose a medida que al agua avanzaba y encaramándose a bordo por el mismo procedimiento gimnástico.

Sin hacer ruido, y a espaldas del patrón, se agazapaba en la cocina para reanudar sus interrumpidas relaciones con las berzas, que unas veces encontraba, después de su lamentable abandono, con exceso cocidas y en estado de mucílago, y otras tan duras, verdes y correosas, como el día que se cogieron, lo que le proporcionaba ocasión un día sí... y otro también, de enriquecer su no despreciable colección de chichones y cardenales, producto de mojicones, piñas y coquetazos propinado por cualquiera de los individuos de la tripulación, pues no era cargo privativo de uno determinado, y que así le corregían y enmendaban, como si fueran administrados a tercera persona o dados a la atmósfera.

Y en cuanto a la sazón y condimento no digamos, o derrochaba sal a manos llenas como si fuera dueño de las salinas de Cardona, o se mostraba mezquino y avaro de ella como si sus granos fuesen de aljófaro y se vendieran en las joyerías o se tratara de pepitas de oro portugués.

Pero duras o blandas, deslavazadas o en salmuera, berzas, alubias y patatas, eran siempre bien recibidas por aquella afortunada gente que jamás conoció qué cosa fuese una indigestión ni pecaba de melindrosa.

Cuando no raqueaba en la dársena, la ocupación que merecía sus preferencias, era la prolija y minuciosa de dar una batida a las pulgas del perro, para lo cual se sentaba en el castillo o sobre el tambucho de la cámara, y revolvía a contrapelo, la que fue blanca lana del hirsuto paciente can, el que, a cambio de algunos huesos,

limpiaba de ratas la bodega, y era además archivo de todos los puntapiés que se perdían a bordo, con más lo que al motil le sobraban en la cuenta diaria.

Llamábanse a bordo Santiago, apenas contaba diez años y usaba a diario cara redonda y tiznada con el color del flete, aunque siempre dominaba el del carbón, por razón de su oficio, pues cubría la plaza y desempeñaba razonablemente el de cocinero a bordo del patache; boca grande y recta y un pretexto de nariz que pudiera tomarse por un grano; quiere decirse que era más que medianamente chato; ojos tan vivos como negros y orejas algo crecederas y aventadas como para correr una empopada; en lo que concierne a su indumentaria holgaba el almanaque, pues su traje de diario y sus galas de fiesta eran, sin alteración que digna de mostrar sea, boina antaño azul, hogaño ala de mosca y grasa, camiseta de franela a cuadros escoceses, metida por dentro del pantalón, propio de la pesca, y sostenida por un solo tirante en bandolera; campaba libre de la estreches y tiranía de los zapatos, que sobre suelas jamás anduvo, y las medias, que nunca se mudaban ni tenía intención de mudarse mientras viviera, eran de cutis, clase la más barata, pero sin punto alguno, carrera ni costura, y tan bien ajustadas al pie, que le sentaban a maravilla.

Y no se crea que por la pequeñez e insignificancia de su persona y por el modesto cargo que desempeñaba a bordo del patache *Corzo* era Santiago un desconocido del montón anónimo y como caído de un nido; tampoco es mi intención presentarle como heredero de tronos o siquiera de algún ducado de los acabados en *burgo*, que por malo de los pecados de sus encopetados progenitores, andaban rodando por el mundo sin más porvenir que una cierta señal en su cuerpo, muy sutil y escondida, que había de servir, andando el tiempo, para su identificación, y para ponerle *in continenti* en pacífica posesión de las gangas y primicias que por mantillas le correspondieran; la materia, como echará de ver el más lerdo, pudiera ser asunto de una novelita más o menos interesante, que bien tratada, dispuesta y salpimentada, sirviera para solaz de doncellas sensibles y comisionistas en viaje.

Lejos de mi esa idea y bromas aparte, quiero decir y digo desde luego, que Santiago era el motil más popular en la dársena de cuantos motiles adobaron berzas en patache alguno, y que merced a su condición y buenas prendas de carácter, tenía y sabía conservar muy buenas amistades y relaciones.

Contaba entre sus amigos, bien probados, como hasta media docena de raqueros, gente alegre y acomodada... a la intemperie, de posición desahogada... dentro de la holgura de sus amplios trajes, como de servir a cuerpos más medrados que los suyos, viniendo a ser sobre sus hombros, gabán o prenda de carácter lo que fue chaqueta o marsellés de jándalo y entre cuyos pliegues se acomodaban mejor sus prácticas de libertad que en la estrechez de uno razonable y a medida; por cuya firma, en fin, si por acaso sabían llenar este menester, diera yo sin empacho hasta dos canicas de a perro chico sin ser muy confiado.

Lonja de contratación, donde aquellos respetables capitalistas realizaban brillantes operaciones comerciales, era el espacio de muelle no más largo que la eslora del *Corzo*, donde se agrupaban todos los días, sentados en el borde y con las piernas

colgando, en actitud expectante que cesaba en el momento de asomar el motil su escasa nariz por la trampa de la cocina estableciéndose al punto una correspondencia telegráfica de señas convencionales que venían a significar la cotización en plaza de las mercancías existentes en la profunda sima de sus bolsillos insaciables.

De éstas las que más favor gozaban en aquel mercado eran las canicas, ya fueran de pasta o cristal, las colillas... en buen uso y hasta fumables, teniendo por supuerto la precaución de amarrar al paciente al tiempo de usarlas, y sobre todo, las tapas de cajas de cerillas del monopolio, muy majas por cierto, y objeto y fuente inagotable de honestos pasatiempos.

En cambios, compras y ventas, a Santiago no le dolían prendas, pues tiraba con pólvora ajena, dando a trueque de aquellas baratijas buenos trozos de pan, galleta o tocino cuando lo había a mano y, *gratis et amore*, las sobras de la comida, que no eran muchas, pero que gracias a la buena intención que le guiaba le valían las muchas simpatías que gozaba entre la industriosa familia raqueril.

Si el patrón en tierra, sudaba tinta a la pesca de flete y los marineros, reparando las averías y faltas del aparejo, dejaban huérfana de autoridad la cubierta del barco, a una señal de Santiago convenida de antemano, uno a uno y con recelosa mirada iba salvando el *Rubicón* de la plancha todos aquellos pajarracos, quedando uno de guardia en el muelle para dar la voz de alarma si por ventura columbrase el pajero de Rubiera aún a dos millas de distancia; así a sus anchas, las transacciones se hacían con holgura y reposo, tomando posesión del barco, sin dejar sitio ni lugar que no escudriñasen, y cual otros cartagineses, entraban vendiendo por salir mandando.

Para aquella regocijada cuadrilla que tan a su gusto lo pasaba, el tiempo corría que era un contento, hasta que tarde o temprano el vigía señalaba patrón a la vista, en cuyo caso hacían una retirada honrosa, es decir, con orden, volviendo a pasar la plancha uno tras otro, sentándose en el muelle y balanceando las piernas con aire distraído.

Y no era esta dispersión motivada por la fama de cruel y sanguinario que gozase Rubiera entre aquellos anglelitos de la hampa, pues bien sabían que el buen patrón no era un Saturno que se comiera los niños crudos ni mucho menos, pero al fin tenía su genio y no era la primera vez que se le atufaron las narices cuando se trataba de guardar la hacienda, que no era de pícaro, y además no era su humor echarse a cuestras la pesada carga de llenar el buche a aquella banda de voraces gorrones.

Su presencia a bordo, si no era obstáculo que impidiese los dichos manejos y esparcimientos, obligaba por lo menos al despierto motil, a proceder con cautela jugando sus vueltas y espiando la ocasión propicia para lanzar al muelle el pedazo de tocino o la raspa de bacalao que nunca tocaba al suelo, y si por falta de previsión o diligencia era descubierto el juego, no había más que poner la cara como víctima propiciatoria, y recibir una guantada que levantaba el polvo, sin quedar otro recurso que llevarse la mano al sitio de la catástrofe y el habitual

desquite de ceder al perro la parte que en rigor le correspondía en su mal suceso, aplicándole un puntapié no lejos del rabo, y en paz y conformes, que si no le daba cosa de su gusto, en cambio buenas pulgar le mataba, y con este estímulo y cojeando de fantasía, tomaba el trote hacia el castillo de proa y allí se pasaba las horas muertas lamiéndose las patas.

La temporada de baños que se abría en mayo y terminaba en octubre, era para Santiago y compañía, como si dijéramos la época de cobrar el cupón, tan pingües rendimientos les daba los coles, chapuzones y excursiones submarinas, a la conquista de perros chicos envueltos en papel blanco que les echaban los forasteros para holgarse grandemente con las hazañas de aquellos buzos sin escafandra para con pulmones de goma elástica y nacidos sin duda alguna la influencia de "Piscis", y entonces era el gastar y triunfar y hasta fumar pitillos nuevos, comprados en el estanco de los que llaman amarraos, que el resto del año lo pasaban en este particular sometidos a un severo régimen de colillas.

EL ÚLTIMO VIAJE.

Lleváronse las golondrinas las últimas alegría del verano; envuelto en nieblas pasó el melancólico otoño y trajeron las primeras tristezas del invierno las ánades y aves frías que ya en numerosas bandas tomaban la tierra por encima de Galizano, para invernar en las vecinas marismas de Loredó y Suesa.

El sombrío, Cabarga calose la capucha de brumas; las mieses, antes verdes y lozanas, trocáronse en mustias y amarillas, y el sol, perezoso y esquivo, negaba sus caricias a la pobre tierra que, triste y sin consuelo, lloraba a caño vivo los desdenes del tornadizo amante.

Toda esta retahíla, que no tiene otro objeto sino demostrar que no hago versos por pereza, quiere decir, y por ahí debía haber empezado, que dio en la flor de llover con fuerza tal, que a mi ver debió de calarse el planeta por esta parte y de mojarse los pies el descuidado antípoda.

Un día cuya fecha no recuerdo, ni viene a cuento, se enredó el tiempo de veras al Noroeste, y como dicen, *echó tieso*, las lanchas de pesca volvían de arribada muy apretadas por el temporal y con solo el cerverano; la blanca bruma a lo largo de la línea de rompientes de las Quebrantas; el babero de las mares que entraban por la barra y las gaviotas que muchas y con desapacibles graznidos pescaban y trazaban círculos a la lumbré del agua en la bahía, eran síntomas ciertos de que afuera, en la mar, y según gráfica expresión de estos mareantes, había mucho *cascajo*.

Y así era en verdad, que por mis propios ojos lo vi desde lo alto del semáforo, mirador en más apropiado y aparente para contemplar tan grandiosos espectáculos. En la vasta extensión que de allí se descubre, palestra donde con fragoso estruendo ventilan sus añejos rencores y libran sus homéricas batallas la mar, el

viento y la costa brava; acontece con frecuencia pagar los vidrios rotos el triste patache que sin fortuna y fiado en su estrella, se aventuran en los remolinos de sus turbulentas aguas y se acerca imprudente, si no forzado, a los altos farallones que quiebran en átomos de vapor y blanca espuma la saña del poderoso enemigo.

No de otra suerte que esas figurillas que los pintones colocan en sus paisajes como punto de comparación, expresando de este modo el tamaño de los objetos que representa la pintura, así que cada vez que se arma una de estas remolinas, por milagro falta algún patache que dé la nota dramática del cuadro, por el trágico fin que le aguarda como desenlace de la bien dispuesta escena y sirva para que el espectador aprecie la violencia y magnitud de las encrespadas olas.

Esta vez había también patache y le tocó la china a mi amigo *Corzo*, que este y no otro era el que sobre las cabelleras de las olas luchaba tenazmente por flotar y escapar de aquel pavoroso aparato de violencias y choques que a cada embestida comprometían seriamente la flebe ligazón de su deleznable casco.

En esta ocasión solemne, y bien a su pesar, mostróse el *Corzo* a la altura de su nombre: corría el patache y en pos corría la mar dura y arbolada; no les iba en zaga la cellisca, y para decirlo de una sola vez, barco, mar, garranchos, cellisca y rumbazón, en desconcertada fuga, escapaban del hálito flagelante del viento que con bramidos de trompetas apocalípticas, los azuzaba y enardecía en su desesperada carrera.

Con una pequeña vela de estay que dicen el *pollancón*, único aparejo *portable* y aferrado el resto *corriendo a la vía* y esquivando con hábiles golpes de caña las rompientes de las mares que le empujaban, como un rayo salvó el abra y se encontró como por ensalmo frente a la boca del puerto.

La mar montaba por encima de la isla de Mouro, envolviendo su pequeño faro en densa nube de vapores, y la barra que una sola vaga llenaba la banda a banda, de un *puro blanquior*.

Como bajara la marea y el viento soplara duro del Noroeste, no cabía esperar una *latía* para *tirar la barra*, y así debió entenderlo el patrón del patache, pues que maniobró para virar, luego aventó las escotas y se hizo la vuelta de afuera.

V

Era una playa solitaria y apartada, triste y sin más accidentes que algunos charcos y montones de caloca que dejó la mar al retirarse, limitada al Norte por blanca faja de rompientes, y mucho más allá el horizonte marino confundido con el cielo por espesa cerrazón; sin más seres vivos que algún cámbaro pardusco, que de costado y con torpe y desigual carrera trataba de ganar el vecino charco formado alrededor de las rocas cubiertas de verde oca.

Enclavados en la arena y al acaso desparramados entre peñas y caloca, veíanse también fúnebres despojos que atestiguaban la furia de los temporales; aquí un tambucho desvencijado y ennegrecido por el embate de las olas y el rigor de la intemperie; más allá, el remate del tajamar, la parte alta de las cuadernas y el coronamiento de popa dibujando en proyección la forma de un casco, medio sepultado en el arena, y cual trofeos de muerte colgando de los dislocados pernos, largas madejas de estopa que flameaban a impulsos del Noroeste; más lejos un codaste de otro barco y un bote desfondado y algún trapo que pudo ser bandera y sobre las tajantes aristas de una restinga que avanzaba en la mar, destacábase por oscuro el mutilado cuerpo de un patache desarbolado, en cuya obra muerta y en la aleta de estribor se leía en letras blancas, el nombre, la matrícula y el folio de la inscripción. Era el *Corzo* que venía a ocupar su sitio en aquel panteón de familia.

Orgullosa la mar, después de haberle rendido en desigual pelea, arrojele con desdén, entre espumarajos y babas, sobre las rocas de la playa que, con ser duras, todavía se mostraron más blandas de condición deparando al *Corzo* un triste lecho de muerte.

Rendidos a la violencia del choque, sus dos palos colgaban cual desmayados brazos a lo largo de los costados retenidos por la enmarañada jarcia; que debió a garrarse al fondo de la mar con las férreas uñas de sus anclas antes de embarrancar, lo demostraban dos pedazos de cadena que pendían de sus roídos y herrumbrosos escobenes.

A buena cuenta sin duda, se cobró la mar del canasto de flores que adornaba su estampa de popa en buenos tiempos, y solo quedaba en su sitio el corzo simbólico rematando la proa, de que se hizo oportuna mención, y a fe de que nunca tuvo el desdichado patache ocasión más propicia para jurar tan en firme en lo que su emblema representaba, que al fin ya nadie había de aquilatar su fama de andador en milla más o menos.

.....

A lo largo de las rompientes, siguiendo la línea sinuosa y mudable de la arena mojada por la espuma y no lejos del sitio donde embarrancara el *Corzo*, un perro lanudo, mojado y jadeante, ladraba con furia y mostraba los agudos dientes a una banda de cuervos marinos que, a lo que parecía, trataban de dar pasto a su voracidad en algo que a él le importaba guardar; apoyaba sus patas delanteras en el pecho de un hombre que yacía en la arena, el un pie desnudo, calzado el otro con alta bota de mar, el torso envuelto en amplio capote de aguas amarillo, y el rostro lívido y en parte velado por embreado sueste... Parecía Rubiera.



Maqueta para un monumento a los naufragios en las Quebrantas, obra del escultor cántabro José Antonio Barquín.

DOCUMENTO VI

INVENTARIO DE LOS EFECTOS RECUPERADOS DEL NAVÍO HOLANDÉS “LA AMISTAD”, NAUFRAGADO EN LAS QUEBRANTAS.

A. H. R. C. Legajo 234

Año 1752

En el Sitio del Puntal y paraje donde naufragó el navío nombrado “La Amistad”, que así expusieron los marineros y tripulación de él que se libertaron llamarse y serlo de nación holandés, a los dichos veinte y seis días el Señor Don Joaquín Fernández Velarde, en vista de la Comisión que va por cabeza =

Dijo, que mediante se hallaban aparecidos los fragmentos que arrojaba dicho navío, se pusieron seis soldados que asistían a Su Merced a trechos para la mayor custodia, lo que inmediatamente se ejecutó, y sin perder tiempo, con asistencia de los marineros de la tripulación de dicho navío y otros del País que para ello fueron llamados, se pasaron a recoger, d a r principio a inventario y emitir en carros para embarcarlos y conducirlos a la Villa de Santander, con asistencia de Don Eugenio Joseph de la Court, en la forma siguiente:

Primeramente, cuatro velas surtidas y viejas = It. Un farol de popa = It. Dos “aujas” de marear = It. Seis fusiles y dos trabucos = It. Seis sables = It. Dos calderones de cobre de doce a catorce libras cada uno de peso, poco más o menos = It. Una ampolleta de cuatro horas = It. El Arca del capitán con su ropa = It. Dos frasqueras con un frasco que contiene bebida = It. Un barrilito con alguna aceite de linaza = It. Docena y media de palanquetas y otras tantas balas, todo del calibre de a cuatro =

It. Un poco de Jarcia cortada con alguna motonería = It. Cuatro pedreros = It. Un motón de retorno con su gancho de fierro = It. Una Vigota = Otro motón de retorno con su gancho = It. Una corona mayor de Jarcia con su motón = It. Dos piezas sardineras = It. Cuatro vigotas con sus fierros = It. Una vela de Foque poco andada = It. Un aparejo con su Cuadernal = It. Otro motón con su gancho = It. Una faja para forrar un cable = It. Seis vertellos de arrancamiento.

Con lo cual, y por ser tarde se cesó en este Inventario, encargándose a dichos sargento y soldados la custodia de lo que quedaba y demás fragmentos que arrojase el mar, lo que firmó Su Merced, y en fe yo el escribano =

Joachin Ferz. Velarde

Ante mí

Antonio Somonte

En el referido sitio, a veinte y siete días del mes de Marzo de mil setecientos cincuenta y dos, Su Merced con ayuda de mí el expresado escribano, sargento y soldados expresados y dicho Don Eugenio, se prosiguió en el inventario de los Géneros del navío naufragado nombrado “La Amistad” en la manera siguiente =

It. Una corona con su motón = It. Un motón de Gata = It. Un motón de dos ojos con su gaza = It. Seis motones chicos = It. Un gancho con su Gaza = It. Otro Gancho = It. Un arricamento = It. Una Gata de dos ojos

It. Un motón de tres ojos = It, la gaza del estay = It. Dos piezas de Sardinera = It. El Arracamiento del velacho = It. Una Polea y dos “Cuadrenas” de dos ojos = It. Un motón = It. Otro Idem = It. Una vigota

It. Un “Cuadrenal” = It. Dos motones.

It. Cuatro vigotas = It. Una obencadura del velacho = Una Polea sin roldana ni perno = Un barril vacío = Una Barrica de carne = Un motón mediano = Un motón de escotín de Gavia = Un motón con su gancho = Un montón de estay = El Asta de la bandera = La Boya del Ancla = Una maceta = Un Barril de Alquitrán = Otro con media Cántara de Alquitrán, poco más o menos = Un trozo de cable cortado como de cuatro brazas = Un pedazo de cable de nueve brazas = Otro Pedazo de Idem con tres.

Un pedazo de calabrote como de cinco brazas = Un pedazo de cable de cuatro brazas = Otro de Ídem de diez Brazas = Un motón de “Ramante” = Un cuadernal de estay = Tres motones medianos = Una tabla de pino = Un pedazo de verga con su Argolla de fierro = Un motón. Cuatro barriles con Arcos de madera vacíos = Diferentes pedazos de tabla y madera de poca importancia = Como catorce Quintales de Jarcia en pedazos, picada = Dos Cabos con Arcos de fierro =

Dos cureñas = Tres tablas de Pino = Un motón = Otro a modo de cruz = La escala del navío = Dos Remos; Un Barril = Cinco tablas de pino = Otra pipa con Arcos de fierro = Tres pedazos de tabla = Una barrica de Alquitrán = Una cureña = Un balde con Arcos de fierro = Una “voniba” = Un pie de cabra = La rueda de timón = Siete guarda cabos de fierro = Dos arrascadores y un pichel = Dos bicheros = Seis ganchos = Una Partida de plomo como de una arroba = Unas Gafas con su cadena de fierro = Dos barandillas de la lancha = Ocho motones =

Y por ser tarde se cesó en el Inventario para proseguirle el día de mañana; reencargó a los Soldados de la Custodia y que todo lo inventariado se pase a la lonja del sitio de la Rivera, donde se almacenó lo del día de ayer, lo que firmó Su Merced, y en fe yo el escribano =

Joachin Frz. Velarde

Ante mí

Antonio Somonte

En el nominado Sitio del Puntal, a veinte y ocho días del mes de Marzo de mil setecientos cincuenta y dos, dicho Señor Subdelegado de Marina, con asistencia del presente escribano y dicho Don Eugenio, continuó en el inventario en la forma siguiente.

Primeramente, una viota = Dos motones = Otra Grande = Una vela de estay vieja = Un trozo de Calabrote de braza y media de largo con su vigota = Una pala de Madera = Otro trozo de calabrote de braza y media = Un fusil. Una Plomada

pequeña = Un plomo de sondar = Una docena de Ganchos de fierro chicos = Una Piedra de moler pintura = Una Ampolleta de hora = Cuatro sables sin vaina = La “Ahuja” de marear = Como docena y media de Velas de Sebo en un Cajoncito.

Una cubierta de escotilla = Diferentes pedazos de Madera del Navío = Tres Barricas de Arcos de fierro = Un pichel = Un atacador = Un escobizo = Una tabla de Pino = Una lanada y atacador = Seis tablas de pino del Forro del Navío = Dos brazas de Calabrote = Tres vigotas con sus pedazos de Cabo cortados = Un pedazo de obenque cortado = Dos pedazos de Cable de a dos brazas cada uno = Un Motón = La obencadura de la Gavia con sus vigotas, cortado.

Dos pedazos de Calabrote de a braza = Dos vigotas con sus pedazos de Cabos = Un Motón = Un barrilillo lleno de brea = Dos motones = Una “Guindalesa” de veinte brazas, poco más o menos = Un pedazo de estai cortado como de cuatro brazas = Un pedazo de obenque con dos Brazas y su vigota = Tres pedazos de palo de mastelero de Gavia = La obencadura de Gavia con sus motones y fierro cortado = Una faja para Forro de obenques = Media verga de Juanete con dos motones.

Un Pedazo de Cable como de ocho brazas = Otro pedazo como de a cuatro =

Otro Ídem de tres = Otro de seis = Otro de a dos = Otro de once brazas = Una Verga de Velacho “rompida” por una Punta = Un pedazo de Palo de Gavia = Un tamborete de velacho = El mastelero de Juanete roto con su “Arracamento” = Una vigota con su gancho de fierro = Un botalón = Un pedazo de cable de dos brazas = Un motón de dos roldanas = Otro pedazo de cable de dos brazas = Otro Ídem de cuatro = Otro Idem de tres.

Un motón de dos ojos = Dos vigotas = Un pedazo de estay de tres brazas = Un tamborete con sus motones = Un pedazo de Cable con tres brazas = Otro de siete = Otro de dos = Un motón de dos ojos = Una Cadena con sus ganchos = Tres motones = Dos fierros con sus Anillos = Cinco pedazos de obencadura mayor = Una vigota = La Corona mayor entera = Dos motones = Dos pares de motones de tira = Dos vigotas = Un pedazo de estay mayor de tres brazas con dos motones = Otro de estay de Gavia de dos brazas.

Un aparejuelo de motones de tira = Tres pedazos de una “Guindalesa” = Un Aparejuelo de retorno = Un poco de Madera del navío con algún fierro = Una barra de fierro de cerrar escotillas = Cuatro vigotas = Un pedazo de cable de tres brazas = Otro de los mismo = Otro de lo mismo = Otro Ídem = Otro Ídem = Cuatro motones = Un serrote “rompido” y doce clavos Gruesos = Una Gata de tres ojos con su gancho = Dos motones con un pedazo de estay = Otra Gata de tres ojos con gancho = Una Polea =

Dos motones = Dos vigotas = La obencadura del palo mayor cortada y con algunos motones = Seis quintales de jarcia menuda cortada = Dos tablas de Jarcia del mastelero mayor = Un pedazo de tamborete con una barra de fierro = Una tabla de Jarcia del mismo palo = Dos botones de “Volantín” = Un pedazo de estay mayor, como tres brazas = Una cabilla de fierro = Un pedazo de obenque con su vigota = Un pedazo de la “Ustada” (Ustaga) mayor, como seis brazas = Tres abrazaderas de

fierro de Cubierta = Dos motones Grandes = Un pedazo de cable de braza y media
=

Con lo que mandó Su Merced, por ser tarde, suspender el inventario y que los fragmentos recogidos se remitan a la Villa de Santander en los barcos en que se hallan cargados; reencargando al sargento y soldados la custodia de lo que queda, lo que firmo y doy fe el escribano =

Joachin Frz. Velarde

Ante mí

Antonio Somonte

En el referido sitio del Puntal, a veinte y nueve del mes de Marzo de mil setecientos cincuenta y dos, dicho Señor Subdelegado de Marina, con Asistencia de mí el escribano, prosiguió en el inventario estando presente dicho Don Eugenio, en la forma siguiente.

Primeramente, dos motones = Otro de lo mismo = Cuatro de los mismo = Un motón con su corona = Cinco Cavillas de fierro = Quintal y medio de Jarcia picada = La “Congrueja” de mesana hecha pedazos = La capona = El mastelero = Una bomba nueva = Dos masteleros de Juanete = Tres calabrotes, uno de siete pulgadas y otros de cinco y sesenta brazas de largo cada uno = Seis brazas de calabrote viejo de cinco pulgadas de Grueso = Un Pedazo de cable como de treinta y cinco a treinta y seis brazas de largo =

Seis pedazos de ídem de cuatro brazas cada uno = Un pedazo de cable de cuatro brazas = Otro pedazo de ídem = Una capona entera de diez y seis brazas = Un pedazo de cable de seis brazas = Otro pedazo de una braza = Otro de tres = Otro Ídem = Un motón de dos ojos = Otro pedazo de cable de tres brazas = Otro ídem de cuatro brazas = Otro ídem, de tres = Tres pedazos de ídem de a braza cada uno = Una barra de fierro de cerrar la escotilla = Otro pedazo de cable de braza y media
=

Otro cable de dos brazas = Otro ídem de tres = Otro ídem de una = Otro ídem de una = Otro ídem de una y media = Cinco clavillas de fierro = Un pedazo de cable de cuatro brazas = Dos pedazos de ídem de dos brazas cada uno = Otro Ídem de cuatro = Otro ídem de seis = Otro ídem de ocho = Una cureña = Dos brazas de “indalesa” = Dos coronas de braza y media cada una = Una pieza de Jarcia de veinte brazas = Dos cureñas sin ruedas = El Timón de la lancha grande = Un cuadernal del Aparejo mayor con tres ojos =

Otra cureña = Dos Motones = Dos pedazos de cable de a tres brazas cada uno y once pulgadas de Grueso = Una cureña con seis ruedas = Una Polea con su gancho de fierro = Un “Arracamiento” = Una roldana = Quince tablas de pino de la Cubierta del navío = Un bao con dos motones grandes = Un clavo grande de fierro = Dos pedazos de obenque de a braza = Una vigota = Dos motones = Cinco

vigotas = Un fierro con su gancho = Un Quintal de Jarcia picado = Siete pedazos de tabla de pino de la Cubierta del Navío =

Una vigota = Un pedazo de una bomba = Doce tablas de pino de la Cubierta de dicho Navío = El foque de Proa nuevo = Dos palas de Fierro =

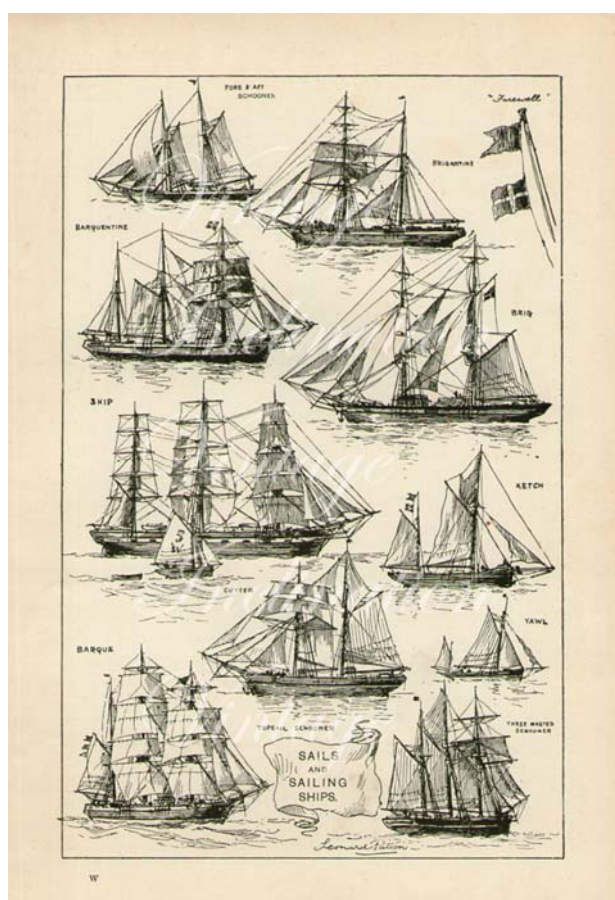
Una silla = Una caldera de “Azofar” chica = Como seis libras de Plomo en planchas de Fogón = Una bomba = El palo del trinquete = Un mastelero = Cinco vergas, las dos “rompidas” = Otro mastelero tronchado = Un molinete = Una Ancla =

Con lo que se concluyó de recoger los efectos de dicho navío naufragado, sin que quedase ninguno de la menor estimación, y los de este día mandó Su Merced se remitan a la Villa de Santander en los barcos en que se hallan, y se pongan en la Lonja donde estén los demás; lo que Su Merced firmó y en fe Yo el escribano =

Joachin Frz. Velarde

Ante mí

Antonio Somonte



DOCUMENTO VII

INVENTARIO DE LOS EFECTOS RECUPERADOS DE LA GOLETA PORTUGUESA “SAN FRANCISCO, SAN ROQUE Y ÁNIMAS”

A.H.R.C. Legajo 236 - 1753

Año de 1753

En el sitio del Puntal y paraje donde naufragó el Navío nombrado “San Francisco, San Roque y Ánimas”, que así expusieron Francisco Bras, Capitán y demás Marineros del que se libertaron llamarse y serlo de nación portugués, a los cinco días del mes de Abril de mil setecientos cincuenta y tres, el Señor Don Joaquín Fernández Velarde, Subdelegado de Marina del Puerto de la Villa de Santander =

Dijo, que mediante se hallaban esparcidos los fragmentos que arrojaba el Navío, se pusiesen los soldados que acompañaban a Su Merced a trechos, y que uno de ellos pasase a los lugares inmediatos a buscar carros para la conducción de los efectos que se recogiesen, lo que se ejecutó sin pérdida de tiempo y con asistencia de los marineros, que se llevaron a dicho Puerto, se dio principio a recoger dichos fragmentos y conducirlos a los Barcos en la forma siguiente =

Primeramente, se dio principio con asistencia de dicho Patrón o Capitán del navío naufragado, por diez y siete fardos de cáñamo muy averiado y perdido.

It. Sesenta y tres remos nuevos. = It. Veinte y cuatro ollas de fierro = It. Dos escandallos, uno chico y otro grande = It. Un Pincel de madera = It. Una Almohada chica de lana = It. Un Barricote de Alquitrán = It. Cuatro Argollas grandes y una chica de fierro = It. Un Barandal con cuatro brazas de largo con su vigota = It. Dos Ídem con dos vigotas y cinco brazas cada uno de largo = It. Cuatro motones = It. Un Balde con dos Arcos de fierro = It. Una Hacha vieja = It. Otro motón con su Gancho =

Todo lo que se embarcó en cuatro Barcos; y por venir creciente la marea se suspendió en recoger los fragmentos, encargando la custodia de los que quedaban y que arrojase el mar a tierra al sargento y soldados, todo lo cual se condujo a la Villa de Santander y se Almacenó en el sitio de los Portales, de que recogió su llave Don Juan Francisco de la Vega, obligándose a responder de ellos en todo Tiempo, lo que firmó Su Merced. Y en fe yo el escribano =

Joachin Ferz. Velarde

Ante mí

Antonio Somonte

En el referido sitio del Puntal, a seis días del mes de Abril de mil setecientos cincuenta y tres, el Señor Don Joachín Fernández Velarde, con asistencia de mi el escribano y expresado Capitán, se prosiguió en recoger los Géneros del navío que naufragó, en la manera siguiente =

Primeramente, el Palo mayor = Ídem, el Timón = It. Un pedazo de obenque = It. Otro obenque = It. Una Bomba con su fierro y entera = It. Una Corona de tres brazas con su motón = It. Un amante con su Gancho de fierro de tres brazas = It. Otro Ídem con ocho brazas de cabo = It. Dos brazas de calabrote = Una Corona de tres brazas de largo = It. Doce brazas de calabrote = It. Un pedazo de Amante con dos motones, y un gancho con siete brazas de cabo =

It. Un pedazo de obenque de seis brazas = It. Medio obenque = It. Un pedazo de estay = It. Un Amante de dos brazas y media de largo = It. Un pedazo de obenque = It. Otro Ídem con su vigota = It. La trinca del Bauprés = It. Un pedazo de Cabo de tres brazas = It. Otro Ídem con lo mismo = It. Una Corona del Bauprés con su motón = It. Dos pedazos de obenque = It. Un pedazo de Corona = It. Un pedazo de Bauprés con cuatro Vigotas = It. Un Arpeo del Bote = It. Diez y seis motones, algunos con Ganchos y pedacitos de cabo =

It. Ocho pedacillos de cabo = It. Una Gaza con su motón = It. Un pedazo de obenque de proa = It. Dos Ganchos = It. Veinte y seis remos = It. Siete rotos = It. Dos sacas de cáñamo muy maltratado = It. Un cable de setenta y cinco brazas de largo y nueve pulgadas de grueso = It. La vela de estay = It. Un pedazo de cable de treinta brazas de largo y siete pulgadas de grueso =

It. Dos pedazos de calabrote de once brazas de largo cada uno = It. Un estay de ocho brazas = It. Dos motones con su Arracamento = It. Tres pedazos de obenque con dieciocho brazas = It. Un pedazo de Cabo de seis brazas = It. Otro Ídem de siete = It. Un aparejo de ocho brazas = It. Seis vigotas y seis motones = It. Media vela mayor hecha pedazos = It. Un Motón con su Gancho = It. Tres remos =

Con lo que se concluyó de recoger los efectos del navío naufragado, sin que quedase sino que fuera varios pedazos del casco del citado Navío, lo que por el citado Capitán se vendió a Don Hilario Jorganes, vecino del lugar de Langre, inmediato a donde dio dicho Navío, en precio de veinte y dos pesos de a quince reales de vellón cada uno.

Y, así mismo, el Bote de dicho Navío que se encontró maltratado, y dicho Bote se vendió por el referido Capitán al citado Don Hilario en siete pesos de la misma moneda; y aunque se hicieron varias diligencias en busca de los efectos que traía dicho Navío no pareció más de lo que resulta Inventariado, lo que mandó Su Merced conducir a dicha Villa de Santander y Almacén donde se había puesto lo antecedente, lo que firmó. Y en fe yo el escribano =

Joachín Fdz. Velarde

Ante mí

Antonio Somonte

DOCUMENTO VIII

REMATE DE LOS EFECTOS DEL BERGANTÍN “ENRIQUE Y FEDERICO”
NAUFRAGADO EN LAS QUEBRANTAS

Boletín de Comercio

Año 1864

Administración principal de Aduanas de la provincia de Santander.

En el día 11 de Enero próximo y hora de las doce se celebrará pública subasta en mi despacho de esta Administración principal del cacao averiado que a continuación se expresa, salvado del naufragio del bergantín español “Enrique y Federico” ocurrido a la entrada de este puerto, cuyo público de condiciones estará de manifiesto en la Alcaldía de esta Aduana donde también existen las llaves de los almacenes en que se halla depositado el referido cacao, dividido en lotes para que los que gusten tomar parte a la licitación puedan examinarlo previamente, a saber:

Almacén de la casa del Sr. Martínez, calle de Peñaherbosa.

	Rs.	cs.
<i>Primer lote.- 952 kilogramos cacao caracas, tasado en estado sano en 16.21 5 rs. 80 céntimos, que con 50 por 100 de emérito, vale</i>	8.103	40
<i>Segundo. - 952 kilogramos de cacao caracas tasado en 16.21 6 rs. 60 cs., que con un 30 por 100 de descuento, vale</i>	8.108	40
	Rs.cs.	
<i>Tercero.- 1.080 kilogramos de id. tasado en 18.792 rs. con 50 por ciento de demérito</i>	9.396	
<i>Cuarto.- 1.076 kilogramos de ídem 18.721 rs. con 50 por 100 de demérito</i>	9.361	
<i>Quinto.- 1.090 kilogs. de ídem en 18.966 rs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.483	
<i>Sexto.- 91 7 kilogs. De id. tasado en 15.955 rs. 80 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	7.977	
<i>Séptimo.- 1.086 kilogs. de id. tasado en 18.896 rs. 49 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.448	
<i>Octavo.- 863 kilogs. de id. tasado en 15.01 6 rs. 20 cs. con un 50 por ciento de demérito</i>	7.508	
<i>Noveno.- 1.054 kilogs. de id. en 18.339 rs. 60 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.169	
<i>Diez.- 1.019 kilogs. de id. tasado en 18.252 rs. 60 cs.</i>		

<i>con un por 100 de demérito</i>	<i>9.126</i>
<i>Once.- 1.128 kilogs. de id. tasado en 19.627 rs. 20 cs.</i>	
<i>con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>9.813</i>
<i>Doce.- 724 kilogs. de ídem tasado en 12.597 rs. 60 cs.</i>	
<i>con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>6.298</i>
<i>Trece.- 981 kilogs. de id. tasado en 16.999, rs. 40 cs.</i>	
<i>con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>8.499</i>
<i>Catorce.- 946 kilogs. de id. tasado en 16.460 rs. 40 cs.</i>	
<i>con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>8.250</i>
<i>Quince.- 901 kilogs. de id, tasado en 15.677 rs. 40 cs.</i>	
<i>con un 50 por ciento de demérito</i>	<i>7.838</i>
<i>Diez y seis.- 864 kilogs. de id. tasado en 16.151 rs. 60 cs.</i>	
<i>con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>8.075</i>

Almacenes del Sr. Bolado número 23 antiguo, entresuelo.

<i>Primer lote.- 906 kilogs. de cacao Caracas tasado en 15.761 rs. 40 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	
<i>Segundo.- 900 kilogs. de ídem tasado en 15.600 rs. con un 50 por 100 de demérito</i>	

7.852 20

7.850

	<i>Rs.</i>	<i>cs.</i>
<i>Tercero.- 852 kilogs. de id, tasado en 14.824 rs. 80 cs.</i>		
<i>con un 50 por ciento de demérito</i>	<i>7.412</i>	<i>40</i>
<i>Cuarto.- 818 kilogs. de id. tasado en 14.755 rs. 20 cs.</i>		
<i>con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>7.377</i>	<i>50</i>
<i>Quinto.- 84 kilogs. de id. tasado en 1.461 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>		

En los mismos almacenes del Sr. Bolado.

<i>Primer lote.- 860 kilogs. de cacao caracas tasado en 15.068 rs. 40 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>1.534</i>	<i>20</i>
<i>Segundo.- 879 kilogs. de ídem en 15.294 rs. 60 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>7.647</i>	<i>30</i>
<i>Tercero.- 860 kilogs. de id. tasado en 14.964 rs. con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>7.482</i>	
<i>Cuatro.- 871 rs. de id. tasado en 15.155 rs. con un 50 por 100 de demérito</i>	<i>7.577</i>	<i>70</i>
<i>Quinto.- 151 kilogs. de id. tasado en 2.279 rs. 40 cs. con 50 por 100 de demérito</i>	<i>1.139</i>	<i>70</i>

Almacenes, Muelle núm. 27 moderno.

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

<i>Primer lote.- 981 kilogs. de cacao caracas tasado en</i>		70
<i>7.069 rs. 40 cs. con un 50 por 100 de descuento</i>	8.534	
<i>Segundo.- 1.005 kilogs. de id. tasado en 17.487 rs. con un 50 p o r 100 de demérito</i>	8.743	50
<i>Tercero.- 1.004 kilogs. de id. tasado en 17.469 rs. 60 cs. con un 5 0 por 100 de demérito</i>	8.834	80
<i>Cuarto. - 978 kilogs. de id. tasado en 17.01 7 rs. 20 cs. con un 50 p o r 100 de de mérito</i>	8.508	60
<i>Quinto.- 402 kilogs de id. tasado en 6.994 rs. 80 cs. con un 50 p o r 100 de de mérito</i>	3.497	40
<i>Sexto.- 1.022 kilogs. de id. tasado en 17.782 rs. 80 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	8.891	40
	Rs.	Cs.
<i>Séptimo. - 1.012 kilogs. de id. tasado en 17.782 rs. 80 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	8.891	40
<i>Octavo.- 1.083 kilogs. de id. tasado en 18.844 rs. 20 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.422	10
<i>Noveno.- 1.085 kilogs. de id, en 18.879 rs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.459	30
<i>Diez.- 1.195 kilogs. de id, tasado en 20.810 rs. 40 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	10.405	10
<i>Once.- 1.136 kilogs. de id, tasado en 19.768 rs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.883	20
<i>Doce.- 1.118 kilogs. de id. tasado en 19.433 rs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.726	50
<i>Trece.- 1.104 kilogs. de id. tasado en 19.200 rs. 60 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.604	80
<i>Catorce. - 1.1 06 kilogs. de id. tasado en 19.244 rs. 40 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.622	20
<i>Quince.- 1.058 kilogs. de id. tasado en 21.149 rs. 20 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	10.574	60
<i>Diez y seis.- 989 kilogs. de id. tasado en 17.208 rs. 60 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	8.504	30
<i>Diez y siete.- 1.291 kilogs. de id. en 72.465 rs. 40 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	11.231	70
<i>Diez y ocho.- 1.279 kilogs. de id. tasado en 22.254 rs. 60 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	11.127	30
<i>Diez y nueve.- 1.1 77 kilogs. de id. tasado en 20.479 rs. 80 cs. con un 50 por 100 de demérito</i>	10.239	90
<i>Veinte.- 1.055 kilogs. de id. tasado en 18.357 rs. con un 50 por 100 de demérito</i>	9.1 78	50

Almacenes, Muelle núm. 57 moderno.

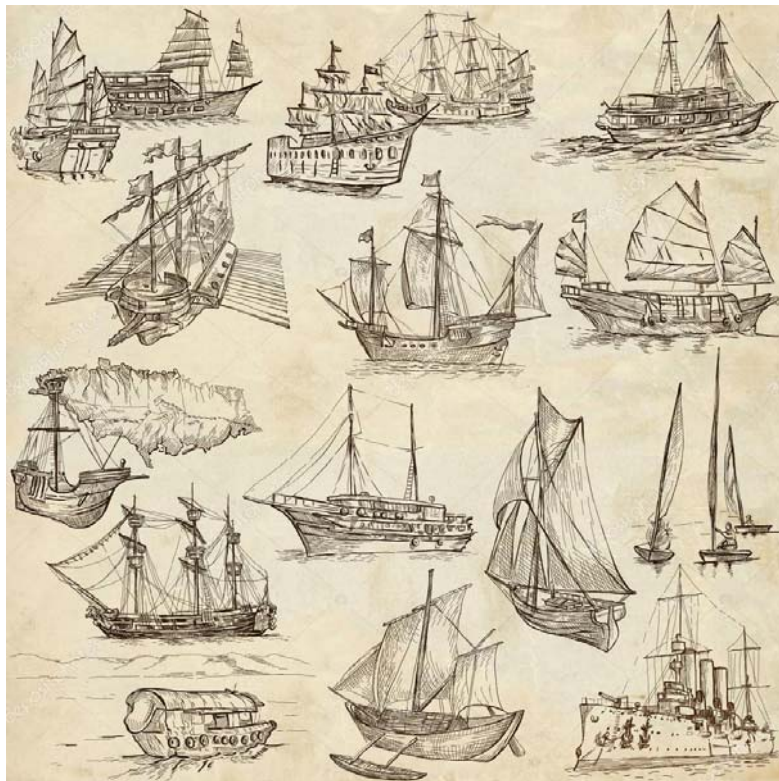
Un lote.- 780 kilogramos de cacao Caracas tasado en
13.572 rs. con un 50 por 100 de demérito 6.786

Almacenes, casa Sr. Echevarría, escollera del Muelle nuevo.

Un lote.- 1.421 kilogramos de cacao Caracas tasado en
724, 25 rs. 40 cs. con un 50 por 100 de demérito 12.362 70

Santander, 31 de Diciembre de 1865.

Raimundo de Urrengoechea



DOCUMENTO IX

REMITIDO AL DIARIO “BOLETÍN DE COMERCIO” SOBRE LA DIFICULTAD DE HABER USADO EL CAÑÓN LANZACABOS EN EL NAUFRAGIO DE LA GOLETA ITALIANA “LA PACE”

Boletín de Comercio

30 de diciembre de 1874

REMITIDO

Con motivo de los naufragios ocurridos últimamente a la entrada de este puerto, y muy particularmente el de la barca italiana *Pace*, en el que perecieron la mayor parte de sus tripulantes, hemos oído formar juicios ligeros y apasionados sobre lo que debió y pudo hacerse con el juego de cohetes porta-amarras para evitar tal desgracia.

En casos tales, nada más común que despacharse cada uno a su gusto formando planes y proyectos de facilísima ejecución sobre la mesa de un café o en los corrillos públicos; pero que ya sobre el terreno práctico, presentan dificultades siempre, y en muchos casos imposibilidad absoluta en su ejecución; cuando, como sucedió en los últimos temporales, hay que luchar con los elementos desencadenados hasta el extremo que hemos presenciado.

Una observación muy sencilla y que aunque vulgar nos parece oportuna; ninguna dificultad nos ofrece el ponernos una camisa, que por regla general lo hacemos dos veces al día, de lo que resulta que el que durante 30 años ha repetido esta operación, lo ha hecho unas 22.000 veces; quisiera, sin embargo, haber visto al más hábil de los proyectistas de café tratar de ponérsela en el arenal del Puntal el día que naufragó la *Pace*; es muy probable que concluyera por abandonar la empresa, convencido que entre los trabajos de Hércules no hubo ninguno que se le igualara.

Pasemos ahora a examinar qué debió y pudo hacerse, para procurar evitar las desgracias ocurridas, por medio del “Rocket Apparatus”, empezando por consignar los hechos:

La barca *Pace* anocheció el día 11 fondeada en el Sardinero, regresando entonces al puerto dos vapores remolcadores que salieron con objeto de meterla dentro, no siendo del caso que nos ocupa el averiguar por qué no se verificó tal operación.

Amaneció el buque sin novedad en su fondeadero el día 12 en medio de un temporal deshecho, y antes de las diez de la mañana no quedaba de él más que los restos que la mar embravecida arrojaba a la playa: el intervalo entre el momento de dejar el buque su fondeadero y consumarse la catástrofe apenas fue de 15 minutos.

Sentados estos hechos de rigurosa exactitud, hemos averiguado también con la mayor certeza, y podemos afirmar sin temor de ser desmentidos, que cuando sólo se sabía que la *Pace* continuaba sin novedad en el Sardinero, ya el encargado de las funciones del

“Rocket Apparatus” practicaba diligencias para pasar al Puntal anticipándose a las contingencias que pudieran sobrevenir.

La instantánea destrucción del buque, no dio tiempo más que para recoger los infelices que la mar arrojaba al arenal, y por lo tanto es incuestionable que más no pudo hacerse, pues el suceso no dio lugar para nada.

Pero aún tenemos que considerar el asunto bajo otro punto de vista: las maniobras sucesivas que hay que practicar con los diferentes enseres de que se compone el “Rocket Apparatus”, exigen más tiempo y presentan más dificultades que lo que el vulgo se figura. La primera operación de lanzar el cohete que lleva el cabo, es de suyo muy difícil con el viento huracanado que desvía más o menos su dirección, según es mayor o menos la violencia de las ráfagas en el momento de atravesar el espacio, de lo que resulta que en tales casos es muy frecuente el tener que disparar 10, 20, y ha habido casos de más de 40 cohetes, antes de lograr el que uno pase por encima del buque y deje a bordo el cabo que lleva.

Conseguido este resultado, las siguientes maniobras consisten en que la tripulación meta a bordo un geniqué doble y detrás de éste una guindalesa, cuando hay tiempo para ello, asegurándolos en los palos del buque o en su defecto en otro sitio conveniente, para por su medio hacer pasar la boya o canastilla de salvamento. Estas diversas operaciones exigen bastante tiempo, por las dificultades que hay para vencer la resistencia que la mar y el viento ofrecen al buen éxito de las maniobras, y esto suponiendo que la habilidad y esfuerzos humanos se sobrepongan a ellas, lo que no siempre sucede.

Puede, pues, asegurarse en absoluto, que aun cuando por encanto, hubiese aparecido el “Rocket Apparatus” enfrente de la *Pace* en el momento mismo de embarrancar, hubiera sido completamente inútil para prestarla sus servicios.

¿Es esto decir que si son tantas las dificultades el “Rocket Apparatus” es inútil? Seguramente que no; pues un temporal, como el que hemos sufrido aquellos días en Santander, se ven muy pocos por larga que sea la vida de un hombre y en otros muchos casos de naufragio, hemos presenciado que los buques se defienden bastantes horas, antes de ser desbaratados por las olas. En tales circunstancias y cuando los demás elementos no se hallan desencadenados, puede funcionar el aparato con buen éxito, pero conforme llevamos ya manifestado, no sin grandes dificultades.

En nuestro carácter meridional, impresionable y vivo, queremos que las cosas son perfectas y que lo sean desde luego, sin reflexionar que la perfección absoluta es una quimera en las obras de los hombres, y que aún la relativa necesita tiempo para alcanzarla: el aparato cohete, no es ni mucho menos instrumento infalible aun en condiciones favorables, siendo en muchos casos completamente inútil.

Buena prueba de lo que acabamos de manifestar ofrecen los datos que arroja la estadística de naufragios y desgracias personales, que anualmente publica “*The Nacional Life-Boat Institution*” de Inglaterra. En las costas del Reino-Unido se hallaban establecidas en 1871 264 estaciones de botes salvavidas y 281 juegos de “Rocket Apparatus”, ambos servicios admirablemente organizados y con la experiencia de muchos años de práctica.

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

A pesar de contar con tan poderosos elementos, las desgracias personales que ocurren en los naufragios, son aún lamentables, puesto que en los años de 1862 a 1871 han perecido 7.910 personas en toda clase de accidentes marítimos. En el último de 1871 ocurrieron 1.575 siniestros, de los que 351 fueron choques y 1.224 buques echados a la costa; de estos, 826 sólo tuvieron averías de más o menos consideración y 398 fueron casos de pérdida total; resultando que 106 de los últimos y 29 de los primeros, pagaron el tributo de 319 vidas al furor del poderoso elemento. Vemos, pues, que en costas con servicios de lo más perfecto que se conoce; en cada 14 buques de pérdida total, ocurren desgracias personales en 4 o sea en el 29 por 100 de los casos.

En los temporales de este mes, también han ocurrido numerosos siniestros en las costas inglesas, y entre ellos hemos leído el buque *Friends* que embarrancó el día quince en la costa de Coornwall; la brigada del "Rocket Apparatus" de Newquay consiguió por medio de un cohete el lanzar un cabo a bordo del buque náufrago, pero a pesar de todo, la tripulación entera pereció. Debemos pues, prepararnos a ver que en muchos casos no se consiga resultado alguno con este medio de salvamento y por causas muy distintas, a pesar de ser lo más perfecto que se conoce: hay, sin embargo, que usarle, como para fines enteramente opuestos se usa el fusil en la guerra, a pesar de que nadie ignora que de cada cien tiros se pierden los noventa y nueve.

Hemos oído a persona que lo presencié que en un salvamento verificado con el "Rochet Apparatus" de Gibraltar, hubo que disparar 47 cohetes para poner el cabo a bordo del buque náufrago.

Las condiciones especiales del sitio en que ocurren los naufragios en este puerto, son también muy de tener en cuenta para apreciar las dificultades que hay que vencer para hacer uso del "Rocket Apparatus". La caseta en donde se halla custodiado, está tan próxima al lugar habitual de los siniestros, cuanto es posible situarla, y sin embargo el carro que haya de transportar los enseres tiene que recorrer una distancia de unos 1.300 metros por el arenal, sin contar que suceda como en este último temporal, que dicho espacio estaba cortado por una zona de unos 600 metros que había invadido la mar y que era preciso atravesar con el agua a la rodilla.

Confiamos en que la opinión sensata de Santander apreciará lo que valen las observaciones que llevamos expuestas, y que no se extraviará su juicio sobre lo que pueda hacerse y el resultado que debe obtenerse con el "Rocket Apparatus" cuando ocurran casos para su aplicación. En muchas podrá ser el éxito desfavorable, pero en otros se salvarán algunas vidas que sin él hubieran igualmente sido devoradas por las enfurecidas olas del Puntal, y esto es ya un adelanto relativo y muy grande, pues volveremos a repetir, lo "perfecto es una quimera buscarlos en las obras de los hombres".

DOCUMENTO X

INFORME SOBRE LA INSTALACIÓN DE UN CABRESTANTE EN LA PENINSULA DE LA MAGDALENA, CASTILLO DE LA CERDA, HACIA EL AÑO 1885.

Luis de Escallada González

Santander, julio de 2016

Por cabrestante se entiende un torno de eje vertical para mover o arrastrar grandes pesos, usado especialmente en minas, puertos y barcos; está provisto de una cuerda o cable que se va arrollando en él a medida que gira; y abundado en la descripción, se puede decir que es un dispositivo mecánico, compuesto por un rodillo o cilindro giratorio, impulsado bien manualmente o por un animal, o bien por una máquina de vapor, eléctrica o hidráulica, unido el cilindro o rodillo a un cable, una cuerda o una maroma, que sirve para arrastrar, levantar y/o desplazar objetos y grandes cargas.

En la Península de la Magdalena de Santander existe un cabrestante instalado a finales del siglo XIX por la Sociedad de Salvamento de Náufragos, de reciente creación por entonces, con el fin de facilitar la maniobra de los buques de vela que pretendían entrar en la bahía y ría de la capital.

Estos son unos breves apuntes sobre su instalación.

LA PENÍNSULA DE LA MAGDALENA

La Península de la Magdalena está situada a la entrada de la bahía y puerto de Santander, a los 43° 28'9" N. y 3° 45'58 O.; tiene una superficie de 24,5 hectáreas, y es un punto estratégico para acceder a Santander por mar; la Magdalena ha estado humanizada desde hace muchos siglos, y en su recinto se han hallado restos arqueológicos romanos del siglo I de nuestra Era, siendo su ocupación continua hasta los tiempos actuales.

El año 1574 fue construido sobre la península de la Magdalena el castillo de San Salvador de Hano, en el mismo solar que hoy ocupa el Palacio de la Magdalena; a su vez, al noroeste se encontraba ubicada la batería y castillo de Santa Cruz de la Cerda, y ambas fortificaciones protegían la entrada de la bahía. Sobre esta última edificación se construyó en 1870 un faro hoy existente, llamado Faro de la Cerda y en menor medida de la Argolla, porque allí había incrustada en la roca del acantilado una argolla que servía de amarre a las naves en peligro de naufragio.

El *Derrotero de la Costa Septentrional de España* del año 1917, describe así los accidentes más importantes que jalonan la entrada de la bahía de Santander:

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

“Ría de Santander.- Al 105° del cabo Menor, distante 2,2 millas, está la extremidad N. de la isla de Santa Marina, constituyendo estos dos puntos los límites de la desembocadura de la ría de Santander.

Esta vasta ría, la mayor de la costa de Cantabria, se interna al SW. más de 5 millas, y presenta el aspecto de un pequeño mar cuando se contempla en pleamar; pero en bajamar de mareas vivas se descubren grandes bancos de arena, que producen canales entre sí. El más ancho y hondable de estos es el que sigue la orilla N. de la

Ría hasta la ciudad de Santander, donde tuerce para el S. y continúa hasta rebasar la población de Guarnizo.

Punta del Puerto.- 600 metros al 146° de la punta del Caballo está la del Puerto, que es baja, escabrosa y dominada por un elevado escarpado, sobre la cual se ven las ruinas de un fuerte (En 1917 ya estaba construido el Palacio de la Magdalena sobre la ruinas de este fuerte, pero el *Derrotero* copia el texto de otros anteriores).

Isla de Mouro o Mogro.- Dicha isla, llamada comúnmente Mogro, es escabrosa, casi circular, con menos de 200 metros de diámetro y unos 27 metros de altura. Dista 800 metros del frontón indicado y demora al 75° de la punta del Caballo. Cuando hay temporal de N. y NW. la cubren los rociones de las olas.

Barra de Santander.- La posición de la isla de Mouro con su islote ocasiona dos entradas a la ría de Santander. La occidental, llamada de la barra, tiene 700 metros de anchura y la oriental formada por la isla de Santa Marina, que demoran recíprocamente E.-W., tiene una milla de abertura. Por la medianía de esta última se sondan 18 y 23 metros.

Canales de entrada.- Se entra indistintamente por uno u otro canal; pero con los vientos del tercero y cuarto cuadrante se pasa por el del W., o sea por el de la Barra, cuyo menor fondo es de 8 metros en bajamar de mareas vivas, que se sondan entre la isla de Mouro y la Punta del Puerto: la calidad es de arena y piedra.

La barra rompe con mares gruesas del NW., en cuyo caso no puede tomarse si no se cuenta con marea creciente de cuatro o cinco horas y con viento fresco y largo en popa, para escapar a la mar. Desde la punta del puerto sigue un pedazo de costa baja de 300 metros de longitud en dirección el SW., y en su medianía se ve el castillo de la Cerda.



Entrada a la bahía de Santander. En el centro el Puntal de Somo; a la derecha la Península de la Magdalena; y a la izquierda Pedreña.

Castillo y faro de la Cerda.- Entre la punta del Puerto y el castillo de la Cerda, 100 metros al NE. de éste, se halla situado un faro; el foco luminoso está elevado 24 metros sobre el nivel del mar. La torre es cuadrada, color de ladrillo.

Playa de la Magdalena.- Rebasado el trozo de costa mencionado, se interna la tierra hacia el N. y produce una ensenada con playa llamada de la Magdalena; esta ensenada es sucia de piedras y fenece en la punta del Promontorio, distante 0,8 millas del castillo indicado al rumbo de 256°. Dicha punta es de regular altura, escabrosa y acantilada, de modo que puede arrancharse de cerca”.



Salvamento de tripulantes en un buque encallado, por medio del cañón lanzacabos y un andarivel.

LAS PRIMERAS MEDIDAS PARA EL SALVAMENTO DE EMBARCACIONES QUE ACCEDÍAN A LA BAHÍA Y PUERTO DE SANTANDER.

El día 3 de noviembre de 1863 se organizó una hecatombe análoga a la que cuenta José María de Pereda en su novela “Sotileza” de los cinco pataches que él mismo vio cómo,

“desfilaban uno a uno hacia las Quebrantas y para llegar más pronto, a brincos como cabras entre malezas, y desaparecían todos ellos en aquel infierno de espuma, de golpes y de bramidos”.

Se perdió el bergantín “*Iris*”, que venía con un cargamento completo de bacalao, y el “*Enrique y Federico*”, de la matrícula de Santander y 165 toneladas, propiedad de Don José María López Dóriga, cargado de cacao; y otro más, asturiano, que venía con sal. Se salvaron todas las tripulaciones, pero la curva rabiosa de oro y calima a los dos días del temporal, en la nata potente de la resaca, dejaba al desnudo las armazones machacadas, reducidas a la nada de los que habían sido tres buenos navíos.

Y al hilo de este tema, el 6 de noviembre de 1863, tres días después de los sucesos anteriores, el *Boletín de Comercio* publicaba un satírico suelto titulado *¡LÁSTIMA DE MUERTOS!*, y se refería a las grandes piedras que se sumergían en la mar a las que se ataban unas boyas para amarrar los barcos, que se hallaban tendidos y abandonados en el muelle de Maliaño cuando estaban haciendo falta en el puerto para balizar el mismo, especialmente en la Cerda y en la embocadura del puerto, a fin de que los buques que se presentaban a tomar refugio en la bahía tuvieran un punto de señal y apoyo, que les evitara ser arrastrados por las corrientes hacia las Quebrantas.



Faro de la Cerda

El día 15 de mayo de 1870 se encendió la luz del nuevo faro construido a la entrada del puerto, a corta distancia del castillo denominado de la Cerda, a los 2° 29'43'' longitud E. y 42° 28'10 '' latitud N.

El edificio del faro era de formas sencillas y de muy buen gusto, y se había sacado todo el partido que era posible del punto peñascoso de la costa brava sobre la que estaba construido. Su reparto interior estaba muy bien entendido. Para el surtido de agua, tan escasa en aquel solitario y agreste sitio, se había construido un hermoso aljibe capaz de contener una gran cantidad.

La costa donde se hallaba situado es escabrosa, de piedra bastante alta y acantilada; la opuesta es arenal, y entre las dos corre el canal que conduce al muelle de Santander. La torre es cuadrangular con la cornisa y esquinales de sillería y los entrepaños de ladrillo color natural.



Semáforo de la Magdalena

A su lado se alzaba la caseta de la “*Sociedad de Salvamento de Náufragos*”, creada este mismo año, y un poco más distantes el Semáforo y el Mareógrafo.

El año 1874 se instalaron a la entrada del puerto de Santander dos morteros *Boxer* lanzacabos, uno en la Magdalena y otro en el Puntal de Somo, que eran los primeros elementos de aquella clase que se montaron en las costas españolas.

En el archivo de la Autoridad Portuaria de Santander, se conserva un pequeño folleto que cuenta con cinco preciosos grabados, donde se ilustra sobre la forma de montar y disparar los cañones lanzacabos. (DOCUMENTO I Bis)

El mismo año quedó fondeada en el Sardinero una gran boya de amarre de cinco toneladas para que los barcos precisados a aguantarse en aquel fondeadero pudieran mantenerse firmemente sin el riesgo del garreo de las anclas propias. Efectivamente, el día 30 de mayo de 1874 se colocó en el Sardinero la *boya de amarre* destinada para ofrecer seguridad a los buques. El ancla y la cadena de la boya vinieron de Inglaterra; y el ancla y la cadena de



Mareógrafo de la Magdalena

engalgue, los grilletes sencillos y giratorios, y los anillos de ajuste se prepararon en Santander; para la colocación de la boya de amarre se emplearon tres fuertes pinazas y un vapor remolque.

El ancla de amarre era de una sola uña, cepo de hierro, grillete y peso de 5.000 kilogramos aproximadamente. La cadena de amarre, formada por eslabones reforzados de 55 milímetros de grueso, medía 80 metros de longitud; la de engalgue no tenía contretes; el grueso del hierro era de 45 milímetros y medía 45 metros de longitud. La boya era de hierro, de forma cilíndrica y base circular; medía dos metros y 90 de diámetro y 1,50 de altura total, siendo su fuerza de cinco toneladas escasas.

El coste total de la obra de balizamiento, tan importante y necesaria allí, fue de 14.038 pesetas 84 céntimos; se hizo por administración.

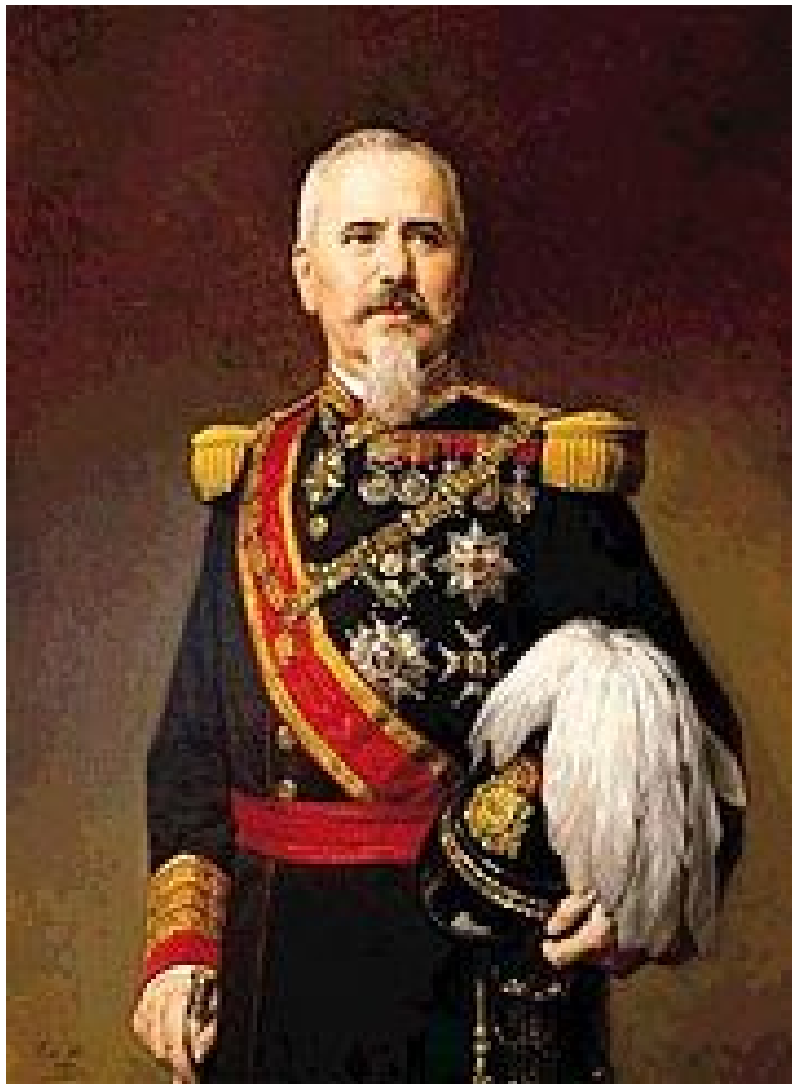
El 31 de diciembre de 1874 el *Boletín de Comercio* publicaba un extenso remitido, en el que se justificaba el uso del cañón lanza-amarras “Rocket Apparatus”, para tender un puente entre la costa y barcos naufragados a cierta distancia de la orilla, en alusión a la controversia suscitada en Santander por el naufragio de la fragata italiana “**Pace**” en las Quebrantas, donde perecieron varios de sus tripulantes. (DOCUMENTO II Bis).

El naufragio de la corbeta “**Pace**” dio lugar a un informe firmado por Don Diego Méndez Casariego, Capitán de Navío y Comandante de Marina de Santander, que hoy se conserva en el interesante Archivo de la Autoridad Portuaria de Santander, en el que después de relatar algunos los naufragios ocurridos a la entrada del Puerto de Santander, daba algunos consejos para evitar dichos accidentes. (DOCUMENTO III Bis).

El 19 de diciembre de 1880 se constituyó en Madrid la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos bajo el patronato de S. M. la Reina Doña Cristina y la protección de S. A. R. la Infanta Doña María Isabel, cuyo objetivo era el salvamento de náufragos en todas las costas de la Península, islas adyacentes y colonias. En realidad la Sociedad estaba ya constituida porque seis años antes ya se había creado en Santander la primera asociación local de esta clase, adelantándose así a toda España en aquella magnífica tarea, para

seguir las normas de Sir William Hillary, fundador en 1824 de la *Royal National Life-Boat Institution*.

El 30 de junio de 1881 se iniciaron gestiones cerca del Ministro de la Guerra, Don Francisco de Paula Pavía, Ministro de Marina en varios gabinetes de la Restauración, emplazado en la península de la Magdalena, para obtener la cesión del Castillo de la Cerda y el Ramo de la Guerra lo cedió indefinidamente a la Asociación de Santander para que sirviera de almacén y se instalara en él sus utensilios y pertrechos. **También acordó en Junta la directiva de Salvamentos Marítimos pedir a la Junta Central de Madrid un cabrestante que debía instalarse en el castillo de La Cerda, y ayudara a los barcos a efectuar la entrada a las aguas muertas de la bahía.**



Don Francisco de Paula de Pavía y Pavía (1812-1890).

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

En esta fecha se organizó el servicio voluntario de la Asociación de Salvamentos. En la entrada de la bahía había dos morteros lanzacabos Punta del Puerto, servidos por dos brigadas de veinte voluntarios cada una, las cuales se ponían en movimiento tan pronto el Comandante de Marina largaba a tope la bandera, uno en el Puntal de Somo y el otro en la nacional amorronada en el asta sur durante el día, o dos farolas blancas en igual driza desde la puesta hasta la salida del sol. La Comandancia recogía a su vez desde los vigías los informes de buques en peligro.

La Asociación premiaba con cinco pesetas al primer voluntario que llegaba a su puesto. En las dos casetas que existían en los puestos indicados había dos andariveles para tender entre el buque náufrago y tierra, tan pronto como quedase establecido el contacto por la sirga del lanzacabos.

El único puerto en todo el litoral español, incluido el extra peninsular que poseía tal lujo de organización e instalaciones era Santander. Venían a continuación Bilbao, Pasajes, Almería y Cartagena, con solo un cañón *Boxer* cada una; la bahía de Santander era la única que poseía dos para atender a sus dos entradas.

La primera Junta de Salvamentos de Santander estuvo presidida por Don Ricardo García y Calvo, que era Práctico del Puerto; Don Inger Iversen, Cónsul de Noruega, Vicepresidente; y los vocales Don Eduardo López-Dóriga, el Señor Anabitarte, Don Aníbal Colongues, Don Enrique Plasencia, y el Señor Rovira y Trueba.

Los cuatro primeros días del año 1883 fueron de tiempo primaveral, pero el cuarto día se levantó un fuerte temporal, que provocó el naufragio de la lancha de pesca “**Dios te salve**”, con cuatro marineros ahogados y catorce salvados por otra lancha cercana, como veremos.

Consecuencia de aquel accidente, la prensa local se lamentaba de aquella tragedia, que achacaba a la negativa de los marineros al uso de chalecos salvavidas que evitarían muchas de aquellas desgracias, como en aquel caso en que estuvieron varios marineros nadando y se fueron a ahogar cuando al poco tiempo se presentó una lancha, que los hubiera salvado si hubieran usado el salvavidas

El “**Aurelia**” era un patache de la matrícula de Ribadeo, que venía el 1 de setiembre de 1883 del Este con tiempo duro de Suroeste, que luego roló al Noroeste conforme a los cánones y precisamente cuando el barco hacía por abocar entre Santa Marina y Mouro. Eran las tres de la tarde y enfilaba con velacho y trinquetilla cuando, falto de virada tiene que dar fondo a tres cables al Este de la Punta de la Cerda. La situación del patache era angustiosa porque recalaba mar del Oeste y se veía de un momento a otro que habían de faltarle las cadenas, yéndose en la carrera loca de todos sus antecesores a estrellarse sobre las Quebrantas.

En la Comandancia se amorronó la nacional, y allá se fue medio Santander con las brigadas voluntarias de salvamento a la Península de la Magdalena. El cañón *Boxer* funcionó bien y el cable fue halado por la tripulación del “**Aurelia**”, que ya estaba en el bote. Al cobrar del remolque la embarcación se atraviesa a la mar y da la vuelta con sus seis hombres, muy cerca ya de las peñas de la Península.

Entonces se produjo un hecho notable. El capitán de la brik-barca santanderina “Ecuador”, Don Gonzalo Abad, nadador excelente y que formaba entre los voluntarios, se arroja al agua en plena rompiente y consigue salvar a nado a tres de los aterrorizados tripulantes, volviendo con ellos a tierra en el recodo del Mareógrafo.

Utilización de un cabrestante en un barco de la Armada.

Calcule el lector que haya pasado en días de temporal por allá la magnitud de la hazaña y pásmese al considerar cual era más de admirar, si el valor o la constitución física del famoso capitán Abad, que era uno de los más conspicuos de la matrícula, y cuya biografía pintoresca y estupenda llenaría una novela de aventuras.

A principios del mes de setiembre la Sociedad de Salvamento de Náufragos había publicado la Memoria correspondiente al año 1883-1884, acerca del estado de dicha humanitaria institución. Era una Sociedad constituida el 19 de diciembre de 1880 con la única y exclusiva finalidad de salvar vidas humanas en los naufragios que acontecieren en el litoral español, siendo su principal fundador D. Martín Ferreiro y Peralta y su primer presidente el Almirante Don Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Casal, de hondas raíces cántabras.

En 1887 la Sociedad fue declarada benéfica de “Utilidad Pública”, y se creó un Consejo Superior y una Comisión Permanente con sede en Madrid, a fin de coordinar y supervisar la actividad de las Juntas Locales que poco a poco se iba creando en los puntos costeros más conflictivos para los naufragios.

Se sabe que durante los primeros 15 años de vida los voluntarios de la Sociedad habían salvado a 512 vidas de náufragos en 48 naufragios, y que hacía 1920, contando con 57 estaciones de salvamento habían salvado a más de 2.000 marineros y pasajeros que habían naufragado.

La Junta Local de Salvamento de Náufragos de Santander fue creada inmediatamente después de haberse fundado la Sociedad, en vista que era un puerto conflictivo por su mucha siniestralidad, tal es así que vamos a exponer un resumen de su actividad en los años 1883 y 1884.

La Junta refiere los salvamentos practicados en el periodo que reseñaba y daba cuenta de los ingresos que reseñaba y de los procedentes del producto de las boyas, la recaudación de cepillos petitorios en los buques y los recursos obtenidos de una velada artística literaria.

Una vez concluido el camino que partiendo del Castillo de la Cerda terminaba en la plataforma Sur del pie del Faro, también construida por la Sociedad, se acordó y se realizó la prolongación de este camino hasta la Punta del Caballo.

Estando en malas condiciones el *edificio estación* de la Cerda, hubo que hacer una composición general, así como las anteriores, con arreglo a los planos, así como en la

plataforma del mismo, **donde quedó instalado un gran cabrestante**, con fuerza más que suficiente para poder cobrar una guindaleza de cualquiera dimensión con que pudiera amarrarse todo buque por grande que fuera su porte.

También fue preciso hacer obras de consideración en la Estación de Somo, que se llevaron a cabo, así como las anteriores, con arreglo a los planos y bajo la acertada dirección del inteligente y celoso D. Arturo Clemente, vocal nato de la Sociedad de Ingeniero de las obras del puerto.

“Habiendo visto lo fácil que es verse los náufragos arrojados a la costa y poderse aguantar a nado, siquiera no sea más que un instante, se ha pensado colocar unos tangones con botalón giratorio que se amadrine al palo con 2 roldanas de una pantesca, y a 2 metros de la mayor pleamar, con objeto de no desamparar el auxilio ni en la menor de las probabilidades.”

También se propuso colocar botes salvavidas en el sitio de los Molinucos, para recoger la gente de los buques que obedeciendo los consejos del Semáforo fondeasen a sotavento de Cabo Mayor, donde era más fácil y más seguro hacerlo que en la punta del Puerto; también sería muy provechoso a las lanchas de pesca, que tan expuestas estaban a los temporales.

El mes de diciembre del año 1885 se presentó la Memoria de la Sociedad de Salvamento de Náufragos de Santander, que era la primera constituida en España, que sostenía dos estaciones a la boca del puerto, una en el Castillo de la Cerda y la otra en el arenal de Somo. **En el Castillo de la Cerda tenía montado un cabrestante de potencia para sujetar todo buque fondeado en la boca y evitar su deriva a las playas del Puntal**, como generalmente acontecía con los barcos de vela con temporales del Noroeste y mar vaciante. Así decía la Memoria:

“La Junta de este puerto, que es la primera que se constituyó en España, y que a la creación de nuestra Sociedad se fundió en ella, aplica con espíritu práctico cuanto a salvamento se refiere; y a pesar de que dispone de todo lo indispensable en la localidad, desea dotar sus Estaciones con todo lo que le es conveniente.

Sostiene dos Estaciones a la boca de su puerto, la una en el Castillo de la Cerda y la otra en el Arenal de Somo. En la primera, para la cual la Sociedad alcanzó se le facilitara el ruinoso Castillo de la Cerda, habilitó la Junta el edificio necesario para su Estación, construyó un camino desde él a una



Retrato del Sr. D. Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Casal, primer presidente de la Sociedad de Salvamento de Náufragos.

Almirante Don Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Casal, primer Presidente de la Sociedad de Salvamento de Náufragos.

plataforma, que también hizo al Sur del pie del faro, y prolongó este camino hasta la punta del Caballo.

Tiene montada, en la plataforma alta del Castillo de la Cerda, un cabrestante de potencia con que poder sujetar todo buque fondeado en la boca y evitar que garre a las playas el Puntal, como generalmente acontece a los buques de vela con temporales del Noroeste y mar vaciante.

En la misma Estación custodia un aparato lanzacabos Boxer con buen material, una guindaleza porta amarras, invención del Vocal de la Junta, Sr. San Miguel, una caja con auxilios para náufragos y otros varios accesorios, entre ellos un aparejo diferencial para suspender el cabrestante y limpiar y engrasar su alma.

También guarda allí varios cometas, cuyo uso para tender guías desde la punta del puerto hasta la conveniente situación de esta en relación con los viento peligrosos en la localidad. La Estación del Puntal de Somo la constituye una caseta-almacén aislada, y que por la naturaleza del arenal queda a veces a más de 600 metros de la orilla del mar; en ella está guardado con perfecto orden otro aparato lanzacabos Boxer con buenos pertrechos y con otros varios pequeños utensilios.

Esta Junta, que ha gastado mucho y bien para hacer practicable el terreno en los sitios desde donde es más probable sea necesario prestar auxilios, tiene perfectamente organizadas e instruidas sus cuadrillas. A la de Somo le vi hacer un ejercicio disparando cohete Boxer con prontitud e inteligencia tal que no titubeo en afirmar no solamente que es la mejor organizada en España, sino que no es dable efectuarlo mejor.

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

Esta misma Junta ha hecho y sigue haciendo repetidos ensayos en el manejo de cometas desde la Estación de la Cerda, y ha alcanzado, a fuerza de constancia en las pruebas y reformas muy buenos resultados en sus ejercicios con vientos duros.

Cuando mi visita tenían en proyecto e iban a ejecutar enseguida, la construcción de una portátil tienda de campaña para cobijar la cuadrilla de Somo durante los malos tiempos, en el mismo sitio donde estuviese prestando servicio, y tenían también en estudio la colocación en la plataforma baja del puerto de algunos tangones con botalón giratorio para facilitar la subida de los náufragos y evitar se destrocen en las rocas.

La Junta que, como he expresado, es muy entusiasta, publica una pequeña Memoria anual de su estado, tiene su reglamento para gobierno interior, y reparte mensualmente entre sus Vocales la inspección de sus ejercicios.

Pero puede asegurarse que la excelente organización de todo se debe, en primer término, a su Vicepresidente el Cónsul de Suecia y Noruega Sr. D. Jorge Iversen, y en segundo al distinguido Ingeniero D. Arturo Clemente, que son acreedores a que la Central les manifieste su reconocimiento.

En la Estación de la Cerda, les será muy conveniente disponer de un bote Timmis Hodgson algo más corto que el de Bilbao, y con objeto de usarlo como cesto del lanzacabos. La Junta opina como yo en esto, y desea construirlo allí si la Central lo tiene a bien y ayuda para su costo.

Cuando allí estuve aún no habían llegado los Boxer a Bilbao; y como me aseguraron que traerían una reforma que les permita alcanzar más, prometí a Santander, en nombre de la Sociedad, que en ese caso se les cambiaría por uno de aquella clase otro de los suyos, pero llegaron los de Bilbao, y son en alcance y en un todo iguales a los de Santander, excepto en la forma de asegurar el cohete a su varilla, de modo que únicamente será posible cambiarles el Boxer por un cañón, si con estos se llega a obtener mayor alcance, o con un aparejo idéntico al de Arecibo, cañón norte-americano Lyle, según creo, del cual no tenemos ejemplar alguno en la Península, y del que dice el Boletín de la Sociedad que alcanzó 600 metros en una prueba. También sería muy conveniente en Santander un aparato para asfixiados y algunas grandes luces Holmes, si con mares da buen resultado su uso.

El complemento de este servicio en el puerto de Santander será instalar en el Sardinero, en el sitio llamado de los Molinucos un bote salvavidas.

En construcción ya un puerto de refugio en la ensenada de Quejo, no tardarán en encontrar así lo seguro en la costa de esta provincia muchas embarcaciones, y especialmente los pescadores de Santander, Laredo, Santoña y Castro.

La Junta de Santander aspira, sin embargo, a dotar a Suances de un lanzacabos, y a Santoña de un salvavidas; y si cuando los fondos de la Sociedad permitan les auxilie con aquel objeto, podrá crearse en Santander una buena Junta de distrito, que con su inteligencia evitará muchas desgracias en aquellas costas“.

El día 27 de octubre de 1886, el Comandante de Marina, como Presidente de la Junta de Salvamentos, remitió a la Secretaría Central los datos que le había exigido la comisión de Hidrografía.

En dicha comunicación manifestaba que el puerto de Santander tenía dos estaciones de salvamento: una sobre el mismo castillo de la Cerda, de plata baja, con un almacén de color amarillo oscuro; el de la cara Sur se podía leer *Aparatus Boxer*, y en la del O. *Sociedad española de Salvamentos*. Los días de temporal largaban una bandera blanca, con ancla de color encarnado en el centro.

La otra estación se hallaba emplazada en los arenales de Somo, próxima a la Venta, pintada de negro, con bandera de igual color y distintivo que la que se izaba en la Cerda, y estaba dotada de los mismos aparatos de salvamento.

Durante los días de temporal permanecía una cuadrilla en la playa, con todos los utensilios de aplicación más urgentes para los siniestros marítimos; de día se clavaba en tierra una percha que sostenía la bandera roja, y de noche se sustituía por una señal óptica con luz del mismo color.

El 15 de enero de 1899 se hacía pública la última reunión celebrada por la Junta de Salvamento de Náufragos, en la que se habían aprobado los siguientes acuerdos:

Dar una gratificación de 15 pesetas a Pablo Sánchez por el salvamento de una niña de cinco años, que cayó al agua desde la machina de Maliaño llamada del *Machichaco*, en la mañana del día 4 de enero antecedente.

Se dio cuenta del expediente instruido por la Comandancia de Marina, respecto al naufragio de la lancha “**Serafina**”, inscripción Bermeo-Mundaca, y que ocurrió en la tarde del 5 de enero, a la altura de Cabo Mayor, permaneciendo los tripulantes durante dos horas sobre la quilla de la barquía, que estaba tripulada por el patrón Tomás García Mantilla, y los marineros Bernardino Peña, Antonio Lezano, Severo Musarco, Juan Elicechea, Pedro Fernández, José Martínez y Pío Ganzo. Este último había perecido ahogado

El día 21 de octubre se reunió la Junta de Salvamento de Náufragos, bajo la presidencia del señor Comandante de Marina.

Se dio cuenta del estado económico de la Junta, y se acordó, entre otras cosas, lo siguiente:

Reconstruir la caseta de salvamento instalada en el pueblo de Somo.

Reanudar los ejercicios, para que el personal de las estaciones se adiestrara en el lanzamiento de cabos, hasta los buques a punto de naufragar.



Vista de la costa de Trasmiera desde la plataforma donde está situado el cabrestante de la Magdalena.

Enviar a Gijón, donde se estaba instruyendo expediente por el salvamento de los tripulantes de la lancha *“Virgen de la Barquera”*, una relación de los salvamentos realizados por Pablo Gándara, cuya lancha recogió a aquellos náufragos. Pablo Gándara había salvado a muchas personas, en diversas ocasiones, y nunca había reclamado recompensas.

Averiguar quién fue el autor del salvamento de un niño que cayó al agua desde el Muelle, para que se pudiera acordar la recompensa oportuna.

Pedir permiso al Jefe de Carabineros, para establecer salvavidas en las casetas de los individuos del Cuerpo instaladas en los muelles.

El resto de los tripulantes fueron recogidos por los vapores pesqueros inscritos en Santander *“León núm. 2”* y *“Elenita”*, que se hallaban fondeados en la dársena de Puerto Chico, cuando se comunicó la noticia por el torrero de Cabo Mayor, e inmediatamente los patrones de dichos vapores con la gente que los tripulaba, se dirigieron a Cabo Mayor donde el *“León núm. 2”* recogió a los seis náufragos que se hallaban sobre la barquía y el *“Elenita”*, a otro que se sostenía a flote sobre el trinquete.

En su vista se acordó oficiar al Jefe de Obras Públicas dándole las gracias por la vigilancia y aviso dado a la Comandancia de Marina en la tarde de 5 de enero, por el torrero de Cabo Mayor, de que había zozobrado la barquía **“Serafina”**.

El señor Comandante de Marina quedó encargado de dar igualmente las gracias en nombre de la Junta de Salvamento de Náufragos, al Jefe del Semáforo por el aviso telefónico que dio también del suceso a la Comandancia.

También se acordó oficiar a los armadores de los vapores de pesca *“León núm. 2”* y *“Elenita”*, dándoles las gracias por la cooperación de estos dos vapores en el salvamento de los tripulantes de dicha barquía.

Gratificar con quince pesetas a los patrones a ambos vapores, a Saturnino Torices, Presidente del Gremio de Pescadores del puerto de Santander, que fue en el “*Elenita*” cooperando también al salvamento de los náufragos, y al marinero Juan Ecoburo que se arrojó al agua desde el vapor “*León núm. 2*”, para salvar a uno de los tripulantes de la barquilla que había perdido ya el conocimiento, y con diez pesetas a cada uno de los demás tripulantes de los vapores.

El 22 de febrero de 1900 se reunió la Junta local de Salvamento de Náufragos, bajo la presencia del Señor Comandante de Marina donde se dio cuenta del heroico salvamento llevado a cabo, en condiciones verdaderamente peligrosas, por el patache “*Nieves*”, al Oeste de Llanes, de la gente de la lancha de pesca “*San Francisco*”, que se hallaba en peligro inminente de zozobrar.

Se elogió la conducta de los patrones y tripulación de los vapores “*León I*”, “*León II*”, “*Elenita*”, y “*Crispulo*”, por los salvamentos hechos en la tarde del 17 de la tripulación de las lanchas de esta matrícula.

Se acordó formar expediente a cada vapor, y remitirlos a la Junta Central para que premiaran debidamente los actos de arrojo de las tripulaciones.

Otro expediente para que por la Central se concediera al patrón del patache “*Nieves*” medalla de plata, y de cobre a la tripulación.

Se acordó también gratificar a las tripulaciones de los vapores pesqueros y del patache “*Nieves*”.

Solicitar para el patrón y tripulación del “*Nieves*” el premio francés para salvamento “*Ronien*”.

Se acordó proceder a la colocación de salvavidas en las casetas de los carabineros, y el nombramiento de Jefe de la estación de salvamento de la Cerda, a favor del encargado de la Atalaya.

Por la Junta Provincial designada por Real Orden de 11 de abril último, se hizo a principios de junio la distribución de diez mil pesetas concedidas por el Gobierno para remediar las desgracias ocasionadas por las tormentas del 17 de febrero, y a la vez se verificó también la del producto la suscripción para atender a las familias de los náufragos en el expresado día.

El 19 de abril, habiendo sido recomendados a la Superioridad por el Señor Comandante de Marina, por los servicios prestados durante la galerna del 17 de febrero último, que tantas vidas costó a la gente de la mar, fueron recompensados por el Ministerio de Marina, Severino González Gómez con la Cruz del Mérito Naval de primera clase con distintivo rojo; los patrones de los vapores “*León I*” y “*León II*”, “*Crispulo*”, “*Elenita*”, y “*Corconera núm.2*”, así como también el anciano tripulante de este último Félix Zubiaga, con la Cruz de Plata del Mérito Naval con distintivo rojo, recomendándoles también a la Sociedad de Salvamento de Náufragos.

Igualmente se le concedió la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo, al patrón y tripulantes del patache “*Nieves*”, por los servicios prestados a la lancha de pesca “*San Francisco*”.

Así cierra Rafael González Echegaray la narración de los naufragios ocurridos en el siglo XIX en Cantabria, en su libro *Naufragios en la Costa de Cantabria*, con su inimitable estilo y su sabiduría en las cosas de los barcos y la mar:

“Y se fue el siglo; agonizante en sus postrimerías, ahogado de humos de vapores, dejándonos con la orfandad de Cuba y Puerto Rico, y las Filipinas para cortar de raíz una parte de la Historia de España y de su comercio y su marina.

El signo de la navegación colonial a Ultramar se eclipsó definitivamente y se borraron de nuestras listas las viejas matrículas de La Habana, Puerto Rico, San Juan de los Remedios, Santiago, Trinidad, Nuevitas y Manila, con sus banderas cornetas blancas, rojas, amarillas y azules; y los armamentos filipinos y cubanos con sus románticos veleros bojeadores con nombres de mujer y sus vapores recién nacidos a las grandes empresas agrícolas y bancarias de las provincias.

La vela prácticamente había perdido la batalla y en el siglo XX empezaría siendo la minoría, en seguida la excepción, después la rareza; hoy es la pieza de museo. La mar seguía siendo siempre la misma –azul -; pero con más defensas frente a sus ataques y sin los compromisos de las arribadas que ahora se harían ya a palo seco, latiendo paladas a fuerza de ultramarinas.



El cabrestante de la Magdalena y edificio de la Autoridad Portuaria.

Carbón, sin remilgos de virada por adelante ni temor de viradas por redondo atropelladas para repetir la peligrosa maniobra. Se podía hacer cabeza a la mar y capear sin aparejo y se podía correr en popa sin temor a rifar y con presión bastante para recalar en donde fuera preciso.

Por eso los fondeaderos, antesalas angustiosas de la muerte certísima en los puertos difíciles con viento contrario, dejaron de ser cementerios sembrados de cruces y anclas perdidas. Los barcos con armas, libres de la esclavitud del viento y la marea, no esperaban pacientemente su final frente a las rompientes. Y abocaban ante el estupor rabioso de las tres mares reventadas de espuma entre Mouro y la Cerda; en cuestión de

pocos minutos y algunos bandazos se le escapan a la mar, después de siglos, las presas de entre sus propios dientes. Los vapores, pal y pal, se colaban canal arriba dejando la coda burlona de su trazo negro de humo que se deshilvanaba por capricho del Noroeste sobre la eternidad amarilla del Puntal, escaso ya de carroña marinera.



La Familia Real española contemplando la entrada del acorazado “España” en la bahía de Santander el año 1919. En primer término el cabrestante de la Cerda.

DOCUMENTO I - Bis

MANUAL PARA EL USO DEL CAÑÓN LANZACABOS, QUE ACOMPAÑABA A LOS CAÑONES INSTALADOS POR LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS DE SANTANDER EN EL FARO DE LA CERDA Y EN LA PLAYA DE SOMO.

**Archivo de la Autoridad Portuaria de Santander
Año 1874**



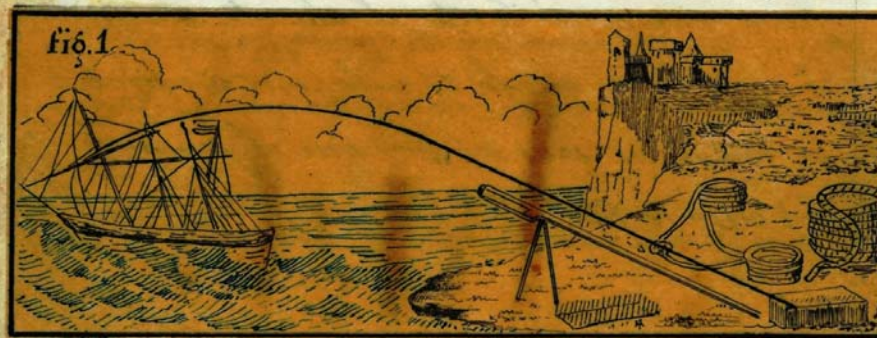
*Instrucciones que han de observarse para
establecer una boya circular de salvamento
por medio de un vaiven, enviado de la
playa á un buque naufragado.*

1.^a Parte.

*El establecimiento de una canastilla de
salvamento por medio del Rocket apparatus,
comprende cuatro maniobras diferentes y suce-
sivas.*

*1.^a Se lanza de tierra un vaiven atado á
un cohete, de modo que pase entre los dos
palos del buque naufragado.*

(Véase la fig. 1.^a)



2.^a Por medio de este vaucon los tripulantes naufragos, halan un jenique' doble sin fin y amarran el moton de este jenique' en uno de los palos, o en la parte mas alta del casco, si los palos no existen.

(Véase la fig.^a 2.^a).



3.^a Los riverreños aprovechan este jenique' para enviar a bordo el chicote de una guindalesa, que la tripulacion amarra 50 centimetros mas arriba que el jenique' (Véase la fig.^a 3.^a)



4.^a Por medio de la guindalesa tesada en tierra y del penique sin fin, los rivereños hacen pasar á bordo la boya circular destinada á salvar los naufragos, en la que segun las circunstancias, pueden colgarse una ó mas personas.

2.^a Parte.

Para asegurar la rapididad de las manobras, deben observarse las siguientes precauciones.

1.^a Cuando la tripulacion haya cogido

el vaiven, le dará á conocer por una señal, á esta señal, los rivereros. amarrarán el jenique' doble al vaiven y harán á su vez una señal, para que los naufragos halen á bordo el jenique' doble.

2.^a A esta señal, la tripulación llevará á bordo el jenique' halando el vaiven, cogeri las trincas del motor y las fijará solidamente en un punto resistente de la arboladura ó en la parte mas alta del casco, deshaciendo las vueltas si las tuvierá, desatará el vaiven y se asegurará que los dos dobles del jenique', corren debidamente en el motor.

3.^a Los rivereros halarán entonces sobre este jenique', al cual habrán amarrado antes la guindalesa.

Cuando el extremo de la guindalesa haya llegado á bordo, le fijará la tripulación solidamente 50 centímetros mas alto que el jenique' doble y acto continuo hará la señal correspondiente (Véase la fig.^a 4.^a).



4.^a A esta señal, tesarán los rivereros la gualsa sobre el caballete por medio de un aparejo, y enviarán a bordo la canastilla de salvamento. Cada vez que un naufrago se coloque en la canastilla, la tripulación hará una señal en vista de la cual los rivereros maniobrarán el jenique para traer a tierra el naufrago.



3.^a Parte.

Cuando el buque naufrago sufra movimientos violentos en vez de tesar la guindalesa sobre el caballete con el aparejo, deberán los riverños tenerla en la mano, armando ó cobrando convenientemente. De este modo habrá menos riesgo de que se rompa la guindalesa y el naufrago experimentará sacudidas menos violentas.

El establecimiento de la canastilla con la guindalesa exige bastante tiempo. En su virtud, cuando el buque corre un riesgo inminente y se abre en seguida, no se usa la guindalesa.

Los riverños envían entonces la canastilla por medio del jenique sin fin, del cual se pasa en doble el guarda cabo de la canastilla mientras que el

Otro doble se amarra al rededor de la corona
de la misma canastilla.

De esta manera, la canastilla se
establece en el agua y los naufragos

Lo mismo se hace, cuando siendo
la costa rasa y el buque descorbolado, la
gundalesa no puede asegurar el estable-
cimiento de la canastilla fuera del agua

El uso de la gundalesa es super-
fluo en este caso.



DOCUMENTO II – Bis

REMITIDO AL DIARIO “BOLETÍN DE COMERCIO” SOBRE LA DIFICULTAD DE HABER USADO EL CAÑÓN LANZACABOS EN EL NAUFRAGIO DE LA GOLETA ITALIANA “LA PACE”.

Boletín de Comercio
30 de diciembre de 1874

Con motivo de los naufragios ocurridos últimamente a la entrada de este puerto, y muy particularmente el de la barca italiana **Pace**, en el que perecieron la mayor parte de sus tripulantes, hemos oído formar juicios ligeros y apasionados sobre lo que debió y pudo hacerse con el juego de cohetes porta-amarras para evitar tal desgracia.

En casos tales, nada más común que despacharse cada uno a su gusto formando planes y proyectos de facilísima ejecución sobre la mesa de un café o en los corrillos públicos; pero que ya sobre el terreno práctico, presentan dificultades siempre, y en muchos casos imposibilidad absoluta en su ejecución; cuando, como sucedió en los últimos temporales, hay que luchar con los elementos desencadenados hasta el extremo que hemos presenciado.

Una observación muy sencilla y que aunque vulgar nos parece oportuna; ninguna dificultad nos ofrece el ponernos una camisa, que por regla general lo hacemos dos veces al día, de lo que resulta que el que durante 30 años ha repetido esta operación, lo ha hecho unas 22.000 veces; quisiera, sin embargo, haber visto al más hábil de los proyectistas de café tratar de ponérsela en el arenal del Puntal el día que naufragó la **Pace**; es muy probable que concluyera por abandonar la empresa, convencido que entre los trabajos de Hércules no hubo ninguno que se le igualara.

Pasemos ahora a examinar qué debió y pudo hacerse, para procurar evitar las desgracias ocurridas, por medio del “Rocket Apparatus”, empezando por consignar los hechos:

La barca **Pace** anocheció el día 11 fondeada en el Sardinero, regresando entonces al puerto dos vapores remolcadores que salieron con objeto de meterla dentro, no siendo del caso que nos ocupa el averiguar por qué no se verificó tal operación.

Amaneció el buque sin novedad en su fondeadero el día 12 en medio de un temporal deshecho, y antes de las diez de la mañana no quedaba de él más que los restos que la mar embravecida arrojaba a la playa: el intervalo entre el momento de dejar el buque su fondeadero y consumarse la catástrofe apenas fue de 15 minutos.

Sentados estos hechos de rigurosa exactitud, hemos averiguado también con la mayor certeza, y podemos afirmar sin temor de ser desmentidos, que cuando solo se sabía que la **Pace** continuaba sin novedad en el Sardinero, ya el encargado de las funciones del “Rocket Apparatus” practicaba diligencias para pasar al Puntal anticipándose a las contingencias que pudieran sobrevenir.

La instantánea destrucción del buque, no dio tiempo más que para recoger los infelices que la mar arrojaba al arenal, y por lo tanto es incuestionable que más no pudo hacerse, pues el suceso no dio lugar para nada.

Pero aún tenemos que considerar el asunto bajo otro punto de vista: las maniobras sucesivas que hay que practicar con los diferentes enseres de que se compone el “Rocket Apparatus”, exigen más tiempo y presentan más dificultades que lo que el vulgo se figura. La primera operación de lanzar el cohete que lleva el cabo, es de suyo muy difícil con el viento huracanado que desvía más o menos su dirección, según es mayor o menor la violencia de las ráfagas en el momento de atravesar el espacio, de lo que resulta que en tales casos es muy frecuente el tener que disparar 10, 20, y ha habido casos de más de 40 cohetes, antes de lograr el que uno pase por encima del buque y deje a bordo el cabo que lleva.

Conseguido este resultado, las siguientes maniobras consisten en que la tripulación meta a bordo un “geniqué” doble y detrás de este una “guindalesa”, cuando hay tiempo para ello, asegurándolos en los palos del buque o en su defecto en otro sitio conveniente, para por su medio hacer pasar la boya o canastilla de salvamento. Estas diversas operaciones exigen bastante tiempo, por las dificultades que hay para vencer la resistencia que la mar y el viento ofrecen al buen éxito de las maniobras, y esto suponiendo que la habilidad y esfuerzos humanos se sobrepongan a ellas, lo que no siempre sucede.

Puede, pues, asegurarse en absoluto, que aun cuando por encanto, hubiese aparecido el “Rocket Apparatus” enfrente de la **Pace** en el momento mismo de embarrancar, hubiera sido completamente inútil para prestarla sus servicios.

¿Es esto decir que si son tantas las dificultades el “Rocket Apparatus” es inútil? Seguramente que no; pues un temporal, como el que hemos sufrido aquellos días en Santander, se ven muy pocos por larga que sea la vida de un hombre y en otros muchos casos de naufragio, hemos presenciado que los buques se defienden bastantes horas, antes de ser desbaratados por las olas. En tales circunstancias y cuando los demás elementos no se hallan desencadenados, puede funcionar el aparato con buen éxito, pero conforme llevamos ya manifestado, no sin grandes dificultades.

En nuestro carácter meridional, impresionable y vivo, queremos que las cosas son perfectas y que lo sean desde luego, sin reflexionar que la perfección absoluta es una quimera en las obras de los hombres, y que aún la relativa necesita tiempo mucho menos instrumento infalible aún en condiciones favorables, siendo en muchos casos completamente inútil.

Buena prueba de lo que acabamos de manifestar ofrecen los datos que arroja la estadística de naufragios y desgracias personales, que anualmente publica “*The Nacional Life-Boat* para alcanzarla: el aparato cohete, no es ni *Institution*” de Inglaterra.



Canal de salida del cable del cabrestante de la Magdalena.

En las costas del Reino-Unido se hallaban establecidas en 1871 264 estaciones de botes salvavidas y 281 juegos de “Rocket Apparatus”, ambos servicios admirablemente organizados y con la experiencia de muchos años de práctica.

A pesar de contar con tan poderosos elementos, las desgracias personales que ocurren en los naufragios, son aún lamentables, puesto que en los años de 1862 a 1871 han perecido 7.910 personas en toda clase de accidentes marítimos. En el último de 1871 ocurrieron 1.575 siniestros, de los que 351 fueron choques y 1.224 buques echados a la costa; de estos, 826 sólo tuvieron averías de más o menos consideración y 398 fueron casos de pérdida total; resultando que 106 de los últimos y 29 de los primeros, pagaron el tributo de 319 vidas al furor del poderoso elemento. Vemos, pues, que en costas con servicios de lo más perfecto que se conoce; en cada 14 buques de pérdida total, ocurren desgracias personales en 4 o sea en el 29 por 100 de los casos.

En los temporales de este mes, también han ocurrido numerosos siniestros en las costas inglesas, y entre ellos hemos leído el buque “**Friends**” que embarrancó el día quince en la

costa de Coornwall; la brigada del “Rocket Apparatus” de Newquay consiguió por medio de un cohete el lanzar un cabo a bordo del buque náufrago, pero a pesar de todo, la tripulación entera pereció. Debemos pues, prepararnos a ver que en muchos casos no se consiga resultado alguno con este medio de salvamento y por causas muy distintas, a pesar de ser lo más perfecto que se conoce: hay, sin embargo, que usarle, como para fines enteramente opuestos se usa el fusil en la guerra, a pesar de que nadie ignora que de cada cien tiros se pierden los noventa y nueve.

Hemos oído a persona que lo presencié, que en un salvamento verificado con el “Rochet Apparatus” de Gibraltar, hubo que disparar 47 cohetes para poner el cabo a bordo del buque náufrago.

Las condiciones especiales del sitio en que ocurren los naufragios en este puerto, son también muy de tener en cuenta para apreciar las dificultades que hay que vencer para hacer uso del “Rocket Apparatus”. La caseta en donde se halla custodiado, está tan próxima al lugar habitual de los siniestros, cuanto es posible situarla, y sin embargo el carro que haya de transportar los enseres tiene que recorrer una distancia de unos 1.300 metros por el arenal, sin contar que suceda como en este último temporal, que dicho espacio estaba cortado por una zona de unos 600 metros que había invadido la mar y que era preciso atravesar con el agua a la rodilla.

Confiamos en que la opinión sensata de Santander apreciarán lo que valen las observaciones que llevamos expuestas, y que no se extraviará su juicio sobre lo que pueda hacerse y el resultado que deba obtenerse con el “Rocket Apparatus” cuando ocurran casos para su aplicación. En muchos podrá ser el éxito desfavorable, pero en otros se salvarán algunas vidas que sin él hubieran sido igualmente devoradas por las enfurecidas olas del Puntal, y esto es ya un adelanto relativo y muy grande, pues, volvemos a repetir, lo “perfecto es una quimera buscarlo en las obras de los hombres”.

Santander, 30 de Diciembre de 1874.- X-

DOCUMENTO III – Bis

AUXILIOS NECESARIOS PARA LA ENTRADA EN EL PUERTO DE SANTANDER.

Por Don Diego Méndez Casariego
Capitán de Navío y Comandante de Marina de Santander
Archivo Autoridad Portuaria de Santander
Año 1878

Junio 3 de 1878
se dio cuenta en
sesión de este día

Hoy que los terribles desastres del 20 de Abril han conmovido en tan alto grado la opinión pública y héchola fijar siquiera sea por poco tiempo en las cosas de mar, es conveniente y oportuno alzar una vez más la voz para pedir lo que los hombres de poca fe creen irrealizable, por más que sean los primeros en reconocer su necesidad y en clamar contra su falta.

Nos referimos a la importantísima cuestión de los salvamentos en este puerto, tantas veces debatida e iniciada pero nunca llevada a cabo en la forma que la humanidad y hasta el decoro nacional exigen.

Antes de entrar en materia vamos a hacer un sucinto resumen de algunos de los siniestros ocurridos en ese Puerto.

El año 1837 entraba de arribada la Corbeta “**Amistad**”, con temporal del N.O.; bajaba el agua y tuvo que fondear N.-S. con la boca del Puerto. A las 4 o 5 horas el buque se había ido sobre las Quebrantas pereciendo toda la tripulación, menos dos hombres. El padre de su desgraciado Capitán se hallaba en Puerto mandando el “*Rosarito*” y salió a socorrerlo en un bote de cuatro remos, sin conseguir más que hablar con él y tener la pena de presenciar su muerte. Según la opinión de personas prácticas que recuerdan el suceso, todos se hubieran podido salvar a contar con una buena embarcación salvavidas.

El año 1848 la Corbeta “**Victorina**” entró también de arribada en la conclusión de la bajamar, fondeó como la otra en la boca del Puerto y la gente se salvó en la lancha del Práctico.

Pocas horas después abocaron un Bergantín y una Polacra-Goleta, pero a pesar de estar subiendo el agua no pudieron virar por impedírselo la Corbeta; fondearon, y a las pocas horas se fueron a pique sobre las cadenas de ésta, salvándose oportunamente las tripulaciones en sus propios botes.

En abril de 1855 el Bergantín **“Enrique Federico”** fondeó con temporal al concluir la vaciante. Le dio el remolque el *“Vizcaíno Montañés”* y largó sus cadenas, pero sobre la Horadada faltó el remolque yéndose el buque a las Quebrantas. La gente pudo salvarse en la lancha del Práctico.



Representación de la utilización de un cabrestante en un buque.

El año 1857 se perdieron también dos Bergantines, salvándose la gente del mismo modo.

En 1862 se perdió un Patache por no poder coger un remolque que le echaban desde el *“Primero de España”*. A pesar de subir el agua pereció la tripulación, menos el Patrón que se salvó milagrosamente en las Quebrantas. Es seguro que un bote salvavidas hubiera podido llevar el remolque y salvar el buque.

En el mismo año se perdió también otro patache con la marea bajando. La gente pudo salvarse con el bote de resguardo, fondeando en la restinga al SE. de la Horadada; echó una amarra por la que se espizó el suyo.

En el mes de Diciembre del 66, ocurrió otro siniestro cuya memoria se conserva aún viva en esta población. Una mañana amaneció fondeado sobre la boca del Puerto un Patache llamado el **“San Francisco”**; más tarde, como a las 8 el **“Antoñito”** que volvía de arribada fondeó también, pero más desabrigado, viéndose romper la mar sobre él. La tripulación se embarcó en su bote e intentó refugiarse en el **“San Francisco”**, pero antes de llegar a él lo anegó un golpe de mar y lo arrastró la corriente pereciendo todos.

Las lanchas de los prácticos aunque muy próximas y al habla no pudieron auxiliarlos, y numerosas personas presenciaban desde tierra esta desgarradora escena y oían los lamentos de aquellos infelices. Seguro es, que en aquellos momentos no había uno solo

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

que no creyera que la necesidad más apremiante de este Puerto, era la de dotarlo de medios que impidiesen la repetición de hechos semejantes.

La tripulación del patache “**San Francisco**” pudo salvarse al cambio de marea, y ambos buques se perdieron sobre la playa.

El 71 fondeó desabrigado un Bergantín-Goleta francés; se pudo salvar la gente con la lanchas del Práctico, y el buque se perdió poco después.

El 74 fondearon en el Sardinero una fragata y cinco pataches; las tripulaciones se salvaron en el “*Primero de España*”, que a pesar de la mar gruesa salió a recogerles. Los buques se perdieron todos a los dos días sobre Langre.

El mismo día 11 de Diciembre fondeó al SE. de la boya del Sardinero la Corbeta italiana “**Pace**”; al día siguiente por la mañana, no pudiendo aguantar más el temporal arrió las amarras y con viento duro y mar gruesa y marea vaciante pasó la barra y embarrancó en el Puntal, pereciendo 14 de sus tripulantes y salvándose solamente el Capitán y un marinero. Algunos llegaron a la playa con vida, pero murieron pocos momentos después, por efecto de los golpes recibidos entre las rompientes.

El 15 de Marzo del 76 a las 7 de la noche, fondeó sobre el banco de las Quebrantas el Patache “**Benigno**”; el viento era flojo del NO. pero la mar mucha, que hacía romper la barra; la marea bajando. A pesar de esto la tripulación, compuesta de dos hombres y un niño, se salvó en un botecito de dos remos. Al otro día se vio el barco sobre Latas.

El 16 de Diciembre del 76 entraba la Polacra “*Virgen del Buen Camino*” a remolque del “*Hércules*”, y en medio de la barra le faltaron a éste los ganchos, a causa de la mucha mar que rompía continuamente. La Polacra se fue sobre la Isla de Mouro; dentro de sus rompientes echó el bote al agua, que con cuatro hombres se refugiaron en el remolcador. El buque, después de perder el timón y destrozarse la popa, se salvó milagrosamente fondeando al NE. de la Isla.



Uno de los frenos para evitar el retroceso del cabrestante.

El 30 de Enero del 77 a las 4 ½ de la tarde, fondeó a SSO. del Semáforo la Goleta francesa “*Inés de Nantes*”, el Viento ONO.; después de oscurecer garreó hasta SSE. de la Punta del Puerto, en donde aguantó el barco, pero la tripulación debió perecer toda al tratar de embarcarse en el bote, pues no se supo nada de ella y se encontró el bote destrozado en el agua.

De esta triste estadística se desprenden varias enseñanzas, que conviene mucho hacer notar para desvanecer ideas infundadas.

Primera, que no es imposible baquear en la boca del Puerto con los temporales que ocasionan la pérdida de muchos barcos; siendo mayor la posibilidad de hacerlo cuanto mejor sea la embarcación.

Segundo, que tampoco es en absoluto imposible el franquear la barra con un vapor, aplicando en este la consideración anterior.

Y, por último, que los buques se pierden por faltarles las amarras o garrear, después de algunas horas y aún días de estar fondeados en la boca.

Los barcos que viene acosados por el NO., se encuentran generalmente al llegar a la boca con vientos al O., y, sobre todo si es bajamar, no tienen más recurso que dejar caer sus anclas lo más próximo posible a la costa. La corriente, que es muy fuerte, y la mar, tienden a llevarlos a las Quebrantas, y el tenedero de arena removida presta muy poca sujeción, pero siempre da algún tiempo para que lleguen auxilios. Veamos ahora cuales deben ser estos.

El elemento principal es un buen remolcador de condiciones especiales, para poder aguantarse sobre la boca en todos tiempos, y aún para franquear la barra y auxiliar a los buques que estén en el Sardinero. Como no creemos fácil su adquisición por ahora, la citamos solo como un “*desideratum*”. La industria particular cubre en parte esta necesidad, pero deja mucho que desear el material y la organización de su servicio. Para suplir estas deficiencias vamos a indicar un medio que nos parece práctico.

Visto que los buques se pierden por garrear, por ser malo el tenedero, y que no siempre se les puede dar remolque, lo más natural y sencillo es el darle buenas amarras fijas a la Isla Horadada o a la costa. En ésta, entre el faro y el castillo de la Cerda, hay hoy unos argollones que en lo antiguo se fijaron con este objeto. El modo de dar estas amarras podría ser en siguiente:



El autor junto al cabrestante de la Magdalena en 2015.

Fijo a tierra uno de los extremos de una o más buenas cadenas se irían tendiendo hasta quedar entre el S. y SSO. del Semáforo, como a un cable; o en este punto se dejaría caer a pique unas cuantas brazas de cadena, que serviría de ancla o boya que debe llevar el otro extremo, y permitirían además el llevar ésta en una y otro dirección, halando de ella.

El argollón alto de la boya debe tener un ramal corto de cadena, y del extremo de éste deberá partir una cadenita que llegue a la costa. Dado el caso que un buque fondease en situación comprometida, y que como es de suponer no pueda coger por sí la boya, se le enviaría una guía por medio del lanza amarras, y por esta cobraría la cadenita delgada hasta llegar al ramal grueso, que haría firme a bordo del mejor modo posible. Bien entendido que esto solo se propone como último caso, pues lo más práctico es que un bote salva-vidas lleve una amarra de la boya al buque, si es que no puede llevar la guía de un remolque.

No se nos ocultan las dificultades que en la práctica podrían surgir, pero la idea en sí es buena, y en asuntos de esta especie no es preciso la seguridad de un éxito absoluto; bastan las probabilidades para que deban plantearse; y bajo este mismo criterio se estableció la boya del Sardinero, que seguramente reporta menos ventajas que la que prestaría la que se propone. Ésta podría servir también para facilitar los movimientos de un salva-vidas.

Los dos lanza-cabos que posee la Junta de obras del Puerto, son aparatos que pueden prestar grandes servicios. Para ello debe establecerse uno en el faro de la Cerda, que sirva para lanzar las guías de las boyas de que hemos hablado, para echar un cabo a una embarcación, una estacha o remolque; y, finalmente, para en último caso establecer un andarivel y salvar por él las tripulaciones de los buques comprometidos. El otro aparato debe llevarlos el vapor que vaya a prestar auxilio, para echar guías por medio de él. Lo que es preciso es que estos aparatos sean conocidos y que de tiempo en tiempo se hagan ejercicios a presencia de los prácticos, patrones de remolcadores, vigías, torreros, etc.

Vamos a tratar ahora de un gran vacío que se nota en este Puerto: la falta de un bote salva-vidas. Sabido es la inmensa altura a que el genio práctico inglés ha llegado a colocar en su nación este servicio, y la mayor prueba de su importancia es la simple enumeración de los hechos. En los 54 años que cuenta de existencia la Real y Nacional institución de salva-vidas ha salvado 25.435 vidas.

Esta humanitaria institución, de que con tan justo orgullo se envanece el pueblo inglés, se sostiene exclusivamente de legados y donativos voluntarios; y con estos solos recursos tiene hoy día 268 embarcaciones útiles, modelos en su género, perfectamente pertrechadas, guardadas en caseta a propósito y dispuestas siempre para ser lanzadas al mar al primer aviso. Solo en el año último salvó 848 vidas y 35 buques en circunstancias peligrosas, en que no se hubieran podido emplear las embarcaciones ordinarias, sin que en los salva-vidas, sin embargo, ocurriera ninguna desgracia. Los gastos durante el año fueron de 40.988 Libras y los ingresos 42.443.

Francia fundó en 1866 su sociedad de salvamento y hoy día posee 50 botes salvavidas y 275 porta amarras, habiendo conseguido salvar 1.542 náufragos y 372 buques. Estos hechos hablan por sí solos, más que cuanto se pudiera decir.

Los Estados Unidos y otras varias naciones, también disponen de un material perfecto para este servicio. En cambio nosotros con nuestra glacial indiferencia, que es el peor mal de los males, hemos dejado abortar las tentativas de personas generosas que han querido introducirlos en España. Hora es que ya decidamos de una vez si hemos de seguir la marcha del mundo civilizado y proveernos de estos medios de salvamentos, que como los faros, balizas etc. ,se consideran hoy día precisos para la navegación. De hacerlo, Santander que es uno de nuestros primeros Puertos y el que tal vez más lo necesita, debe considerar como punto de honor el romper la marcha.

Proponemos pues, que sin perjuicio de que se excite la caridad pública en este sentido, adquiera desde luego la Junta de obras del Puerto un bote salvavidas, cuyo costo, pertrechado completamente y puesto en el Puerto no pasará de 2.500 a 3.000 pts.

Excusado es encarecer la necesidad de disponer de una embarcación, que reúna en alto grado las cualidades de una gran velocidad con mares de proa, de ser insumergible, de enderezarse inmediatamente si se la hace volcar, de echar fuera por sí misma el agua que embarca, y de disponer de un gran espacio para el transporte de gente.

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

No hay más que reparar la relación de naufragios con que empezamos este escrito, para ver que no es aventurado el asegurar que, a haber dispuesto de una embarcación semejante, tal vez se hubieran evitado todos.



El cabrestante y el canal de salida del cable hacia la mar, para recuperar las embarcaciones en peligro.

Ha habido ocasiones en que se han botado los botes y lanchas ordinarias, y otras que juzgándose estas impotentes se han dejado perecer a los que el salvavidas hubiera seguramente librado; y aunque tal vez en algunos casos este fuera ineficaz (cosa sumamente excepcional), esto no puede nunca argüirse en contra de su adopción. Podrá también suceder algunas veces, que el buque fondee en sitio en que no pueda establecerse un andarivel con los lanza-amarras, y que la mar sea tal que impida barquear a una lancha ordinaria; entonces la salvación de la gente dependerá del salva-vidas, el cual, dejándose ir sobre una amarra pueda subir contra corriente, o solo, podrá siempre salir.

Es también de gran necesidad el salva-vidas para auxiliar el servicio de remolques o, en su reemplazo, facilitar que los buques cojan la boya de que hemos hablado, recogiendo su gente después de dejarlos bien amarrados. También es de importancia el salvavidas para auxiliar las lanchas pescadoras que no pueden franquear la barra, y para dar auxilios en bahía con temporales del Sur.

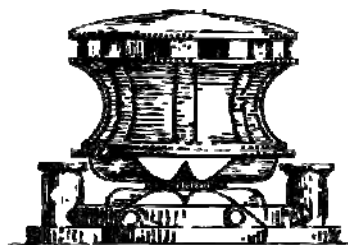
Enumerados estos servicios, que la práctica de otras naciones no permite tachar de ilusorios, veamos las objeciones que contra su adopción se pueden presentar. Tal vez se funda una en el hecho aislado de la pérdida del salva-vidas de un buque inglés, ocurrida hace pocos años en este Puerto. Esta objeción cae por su base con solo decir que los salvavidas de los vapores, apenas si tienen de tales más que el nombre y distan muchísimo

de ser como el que proponemos, faltándoles la condición de achicarse por sí mismos, y no poseer las otras en tan alto grado. Además, aún dando por supuesto que fuera bien manejado, se metió en las rompientes confiados solo en sus remos; y sobre todo para concluir, si porque se perdiera un salva-vidas debieran estos desecharse sería lo mismo que decir que, porque una caldera estalla y se pierde un buque, no deben usarse vapores. La segunda y más importante objeción que se presentará es la de su sostenimiento, conservación y gente para tripularlo. Respecto al primer punto creemos se puede descartar desde luego, pues la pequeña suma de 4 a 6.000 Libras a lo más que para ello se requiera, no debe tomarse en cuenta una vez reconocida su utilidad; y respecto al segundo, no puede sostenerse sin ofender el sentimiento público y rebajarnos a nuestros propios ojos. Dejémonos llevar por sentimientos más nobles y elevados y no dudemos que pescadores, prácticos o pilotos, o quienes quiera que sean, nunca faltará gente generosa que acuda a socorrer a sus semejantes, y sobre todo, si a todos los actos de nuestra vida lleváramos esta previsión meticulosa ¡cuántas empresas útiles y beneficiosas dejarían de emprenderse! Si el bote es útil venga el bote, que este es el paso esencial.

Concluyo Sres., diciendo a la Junta que es tal la fe que tengo en que se ha de llegar a un resultado sumamente beneficioso, que sería ofender a su ilustrado criterio el insistir más en este asunto, rogándole, sin embargo, se sirva tomarlo en consideración y proceder cuanto antes a la adquisición de los medios de auxilio que se proponen.

Santander, 3 de Junio de 1878

Firmado: Diego Méndez Casariego



Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

RESUMEN

RESUMEN



El 12 de octubre de 1778 fue promulgado por el Rey Carlos III el *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias*, en el que se amplió la libertad de comercio y habilitó a 13 puertos nacionales a comerciar con América, entre ellos el de Santander.

Por otra parte, el Real Consulado de Mar y Tierra de Santander fue creado por Real Cédula de 29 de noviembre de 1785, con el fin de contribuir al desarrollo económico y mercantil de la nación, junto con otras medidas establecidas por los monarcas españoles en el siglo XVIII.

La instauración del Reglamento de Comercio y del Consulado propició un estímulo económico importante que dio lugar a una gran prosperidad, sobre la base de que en el siglo XVIII el puerto de Santander poseía la primera flota comercial del Cantábrico que distribuía las mercancías procedentes de Castilla, América y Europa.

El año 1801 se crea la Provincia Marítima de Santander y durante la Guerra de la Independencia hubo un paréntesis en el crecimiento de la actividad portuaria, sufriendo un estancamiento de varios años. Pero a partir de entonces, en el transcurso del siglo XIX el puerto de Santander continuó siendo el principal exportador de harinas de Castilla hacia nuestras posesiones de Cuba, Puerto Rico y Europa, lo que originó un muy intenso tráfico portuario, que quedó en buena medida cercenado por la pérdida de nuestras posesiones antillanas.

La crisis de la independencia antillana, que ya había apuntado antes del año 1898, supuso la incorporación del puerto al entorno económico de la propia provincia, que activó su industria y con ella la venta de sus productos y la demanda de muchos bienes de equipo y consumo, a lo que ayudó en muchas medida la repatriación de los capitales procedentes de nuestras colonias americanas.

Lógicamente esta explosión de actividad originó un incremento de siniestros marítimos en las cercanías del puerto más importante del Cantábrico, a lo que ayudaban las condiciones geográficas y la climatología, con multitud de naufragios, varadas y accidentes navieros de todo tipo, que de alguna manera comienzan a ser frenados por la sucesiva implantación del vapor a los barcos a partir de los años 30 del siglo XIX; pero aún así el saldo de accidentes es escalofriante, y el de fallecidos por inmersión incalculable.

Ante esta situación las autoridades portuarias comienzan a tomar medidas muy en serio, con la instalación de boyas gigantes de amarre en el Sardinero y en la propia bahía; argollones en el hoy faro de la Cerda; el Semáforo en la Península de la Magdalena y el Puntal de Somo; las casetas de la Sociedad de Salvamento de Náufragos, con todos los pertrechos necesarios para acudir en socorro de la tripulaciones; y, por último, la instalación de un cabrestante instalado en lo que fue Castillo de la Cerda hacia el año 1885, que tuvo una vida relativamente corta, por el aumento de barcos dotados de una cada vez más depurada técnica de navegación a vapor.

ÍNDICES

ÍNDICE DE DOCUMENTOS

Documento I. Instrucciones sobre la entrega al mayordomo de Santa María de Latas de las limosnas recogidas en los barcos de pasaje a Santander, por librar a los pasajeros de naufragio	241
Documento II. Arancel, reglas y capítulos sobre los barcos del pasaje de Santander a los embarcaderos de Pedreña y El Puntal de Somo y viceversa	245
Documento III. Arancel aprobado por Su Majestad, de los fletes que habían de percibir los barcos empleados en el pasaje desde El Puntal de Somo hasta el puerto de Santander y viceversa	249
Documento IV. Descripción de un patache según José María de Pereda	253
Documento V. Descripción del patache “Corzo” ~ según Fernando Pérez de Camino	257
Documento VI. Inventario de los efectos recuperados del navío holandés “La Amistad”, naufragado en Las Quebrantas	269
Documento VII. Inventario de los efectos recuperados de la goleta portuguesa “San Francisco, San Roque y Ánimas”	275
Documento VIII. Remate de los efectos del bergantín “Enrique y Federico” naufragado en Las Quebrantas	277
Documento IX. Remitido al diario “Boletín de Comercio” sobre la dificultad de haber usado el cañón lanzacabos en el naufragio de la goleta italiana “La Pace”	281
Documentos I Bis, II Bis y III Bis	301

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE GENERAL

PRESENTACIÓN	7
DESCRIPCION DE LA COSTA DE CANTABRIA DESDE SANTANDER HASTA SANTOÑA.	17
COSTA DE LA MERINDAD DE TRASMIERA.....	25
COSTA DE LA JUNTA DE MARINA DE CUDEYO.....	25
COSTA DE LA JUNTA DE RIBAMONTÁN AL MAR.....	31
TOPONIMIA COSTERA MENOR DE LA MERINDAD DE TRASMIERA.....	37
LA COSTA DE TRASMIERA SEGÚN RAFAEL GONZÁLEZ ECHEGARAY.....	45
EL PASAJE DE LA BAHÍA	49
DOS DESCRIPCIONES LITERARIAS DE PATACHES	51
 NAUFRAGIOS Y VARADAS EN TRASMIERA	 53
NAUFRAGIOS Y VARADAS EN LA JUNTA DE RIBAMONTÁN AL MAR.....	55
SIGLOS XV-XVIII.....	55
<i>AÑO 14??</i>	55
NAVIO DE NOMBRE DESCONOCIDO Varada	55
<i>AÑO 1431</i>	56
BAJEL INCÓGNITO Naufragio	56
<i>AÑO 1546</i>	57
PINAZA INCÓGNITA Librada de piratas	57
<i>AÑO 1570</i>	57
EL GRAN REYNAULT Peligro de naufragio.....	57
<i>AÑO 1667</i>	69
GALEÓN DEL REY DESCONOCIDO Naufragio	69

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

AÑO 1696	69
NAVÍO DESCONOCIDO	Naufragio 69
AÑO 1717	72
NAVÍO “AMABLE BICHO” Francia	Naufragio 72
AÑO 1727	73
NAVIO “SAN RAMÓN”	Naufragio 73
AÑO 1729	74
NAVÍO “LA ARMIONA” Francia	Naufragio 74
NAVÍO “LA AMISTAD” Holanda	Naufragio 76
AÑO 1753	77
GOLETA “SAN FRANCISCO, SAN ROQUE Y ÁNIMAS” Portugal	Naufragio 77
AÑO 1756	79
ARANCEL DEL COMISARIO ORDENADOR DE MARINA DE SANTANDER, PRECIOS DEL PASAJE	79
EMBARCACIÓN “NUESTRA SEÑORA LA DIGNA, SAN ANTONIO Y ÁNIMAS”	Naufragio 79
AÑO 1761	82
BERGANTÍN “NUESTRA SEÑORA DE LA SOLEDAD,SAN ANTONIO Y ÁNIMAS”	Naufragio 82
AÑO 1765	83
TRES NAVÍOS INCÓGNITOS	Naufragios 83
URCA “LA CAMPANA DORADA” Holanda	Averías 83
BERGANTÍN “EL PROFETA” Francia	Peligro de naufragio 84
AÑO 1768	86
GALEOTA “AMELIA DOROTEA” Holanda	Varada 86
AÑO 1770	90
FRAGATA “LA HENRRIETTE” Francia	Varada 90
GALEOTA “AMELIA DOROTEA” Holanda	Peligro naufragio 103
AÑO 1772	106
SAETÍA “EL SANTO ECCE HOMO”	Naufragio 106
AÑO 1774	107
BERGANTÍN “LITCHFIELD” Inglaterra	Peligro de naufragio 107

AÑO 1777	110
PATACHE “SAN JOSÉ Y ÁNIMAS” Naufragio	110
FRAGATA “HÉRCULES” Francia Naufragio	110
AÑO 1783	113
BERGANTÍN “SAN JOSÉ” Génova Peligro de naufragio	113
AÑO 1784	114
PATACHE “SAN JUAN BAUTISTA Y ANIMAS” Naufragio	114
AÑO 1790	115
BARCO DEL PASAJE DE SANTANDER A PEDREÑA Y SOMO Naufragio	115
AÑO 1796	120
BERGANTÍN “SAN ANTONIO” Naufragio	120
AÑO 1798	120
LANCHA “SAN FRANCISCO DE PAULA” Naufragio	120
SIGLO XIX	122
AÑO 1804	124
PAQUEBOTE “LA MAR” Naufragio	124
BERGANTÍN: “SAN ANTONIO”, alias LA DISCORDIA” Naufragio	124
POLACRA “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN Y	125
SANTA TERESA DE JESÚS” Naufragio	125
AÑO 1807	127
BERGANTÍN “PHILANTROPHIST” Anglo-americano Naufragio	127
AÑO 1814	129
BERGANTÍN ”SAN FRANCISCO DE PAULA” Varada	129
BERGANTÍN SUECO DESCONOCIDO Naufragio	129
BERGANTÍN INGLÉS INCÓGNITO Naufragio	131
LANCHA DE PESCA Agresión	132
AÑO 1817	133
BERGANTIN “EL BILBAÍNO” Naufragio	133

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

AÑO 1818	135
BARCO DE NOMBRE DESCON	Naufragio 135
DIATE “BUENA ESPERANZA”	Naufragio 135
AÑO 1820	137
QUECHEMARÍN “LOS MÁRTIRES”	Naufragio 137
AÑO 1834	138
FRAGATA DE GUERRA “LEALTAD”	Naufragio 138
AÑO 1836	152
LANCHA “SAN JOSÉ”	Arribada 152
Año 1837	153
CORBERA "AMISTAD"	Naufragio 153
AÑO 1838	154
QUECHEMARÍN “HECCE HOMO”	Naufragio 154
AÑO 1839	155
POLACRA “JUANITA”	Naufragio 155
AÑO 1841	158
BERGANTÍN “JOSEFINA” Francia	Naufragio 158
AÑO 1845	158
QUECHEMARÍN “AMADORA”	Naufragio 158
QUECHEMARÍN “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”	Naufragio 164
FRAGATA “LA UNIÓN”	Naufragio 166
PATACHE "JOVEN ANTOÑITO DE RIVAD	Naufragio 167
AÑO 1846	168
QUECHEMARÍN “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”	Naufragio 168
QUECHEMARÍN “DOS HERMANOS	Naufragio 170
AÑO 1848	171
CORBETA "VICTORINA"	Naufragio 171
BERGANTÍN INCÓGNITO	Naufragio 171
POLACRA-GOLETA INCÓGNITA	Naufragio 171

AÑO 1854			172
GOLETA “ALIX”	Francia	Peligro de naufragio	172
AÑO 1855			174
BERGANTÍN "ENRIQUE Y FEDERICO"			174
AÑO 1857			175
BERGANTÍN-GOLETA “DOS CUÑADAS”		Naufragio	175
CLIPPER "BUENAVENTURA"		Remolque	175
BERGANTÍN “ANITA”		Naufragio	176
GOLETA “CELINE”	Francés	Peligro de naufragio	177
AÑO 1860			178
FRAGATA “PERVENCHE”	Francia	Peligro de naufragio	178
QUECHEMARÍN “CORREO DE VILLAVICIOSA”		Naufragio	179
AÑO 1861			180
BERGANTÍN-GOLETA “PROTÉGÉ DE MARIE”	Francia	Naufragio	180
AÑO 1862			181
PATACHE “CARMEN”		Varada	181
PATACHE INCÓGNITO		Naufragio	183
PATACHE INCÓGNITO		Naufragio	183
AÑO 1863			184
GOLETA INGLESA DESCONOCIDA	Inglaterra	Naufragio	184
BERGANTÍN “IRIS”		Naufragio	184
BERGANTÍN “ENRIQUE Y FEDERICO”		Naufragio	184
BERGANTÍN ASTURIANO INCÓGNITO		Naufragio	185
AÑO 1866			186
GOLETA “ESPERANCE”		Naufragio	186
BERGANTÍN “BON ST. NICOLAS”	Francés	Naufragio	187
PATACHE "SAN FRANCISCO"		Naufragio	188
PATACHE "ANTOÑITO"		Naufragio	188
AÑO 1867			189

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

QUECHEMARÍN “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”		Naufragio.....	189
QUECHEMARÍN “SAN RAMÓN”		Naufragio	189
PATACHE “AMALIA”		Peligro naufragio	189
AÑO 1869			190
BERGANTÍN “JOAQUÍN”		Naufragio	190
BARCO PORTUGUÉS		Naufragio.....	191
AÑO 1870			192
QUECHEMARÍN “DONOSTIARRA”		Naufragio.....	192
AÑO 1871			192
PATACHE “ROSARIO ANTONIO”		Naufragio.....	192
POLACRA - GOLETA “TERESITA”		Naufragio	193
TRES PATACHES		Naufragios	194
BERGANTÍN GOLETA INCÓGNITO	Francia	Naufragio	195
AÑO 1872			195
BERGANTÍN-GOLETA “BEATRIZ”	Inglaterra	Naufragio.....	195
AÑO 1873			196
GOLETA DE NOMBRE DESCONOCIDO	Bélgica	Naufragio.....	196
BERGANTÍN-GOLETA “BUENAVENTURA”		Naufragio.....	196
AÑO 1874			197
FRAGATA INCÓGNITA		Naufragio.....	197
CINCO PATACHES INCÓGNITOS		Naufragios	197
CORBETA “LA PACE”	Italia	Naufragio	198
BERGANTÍN-GOLETA “ASUNCIÓN”		Naufragio.....	207
BALANDRA “ELISA”	Noruega	Remolque	207
AÑO 1875			209
PINAZA DE NOMBRE DESCONOCIDO		Naufragio.....	209
CORBETA DE NOMBRE DESCONOCIDO	Francia	Varada.....	209
AÑO 1876			209
PATACHE “BENIGNO”		Naufragio	209

PATACHE “SAN PEDRO”	Naufragio.....	210
POLACRA "VIRGEN DEL BUEN CAMINO"	Peligro de naufragio.....	210
AÑO 1877211		
GOLETA "INÉS DE NANTES" Francia	Peligro de naufragio.....	211
AÑO 1878212		
PATACHE “PASA-PUENTES”	Naufragio.....	212
CORBETA DESCONOCIDA	A punto de naufragar.....	213
AÑO 1881213		
PATACHE “JUANA”	Naufragio.....	213
FRAGATA “LOUISE Dinamarca	Naufragio	214
AÑO 1883214		
LANCHAS PESCADORAS	Rescates	214
PATACHE “AURELIA”	Naufragio.....	215
AÑO 1884217		
BERGANTÍN - GOLETA FRANCÉS	Remolque	217
REMOLCADOR “HÉRCULES”	Naufragio.....	217
AÑO 1886219		
BERGANTÍN-GOLETA “CLAUDINE ET PAUL” Francia	Naufragio.....	219
QUECHEMARÍN “JULITA”	Abandono y rescate	219
AÑO 1887219		
BARQUILLA “SAN ANTONIO”	Naufragio.....	219
PATACHE “MILAGROS”	Naufragio.....	220
VAPOR “SOFÍA”	Naufragio	220
AÑO 1890223		
LANCHA DE PESCA: VIRGEN DEL MAR	Salvamento	223
PATACHE “PRONTO”	Salvamento.....	223
LANCHA DE PESCA “SANTA CATALINA”	Naufragio.....	223
LANCHA DE PESCA “SANTA CATALINA	Naufragio	225
PATACHE “PALOMA	Remolque.....	227

Naufragios y varadas en la Junta de Ribamontán al Mar

PATACHE “CORZO”	Naufragio.....	227
<i>AÑO 1891</i>		230
PAILEBOTE “AMADA”	Naufragio.....	230
<i>AÑO 1892</i>		231
TRAINERA “MANUELA”	Fallecido.....	231
<i>AÑO 1893</i>		232
TRAINERA DE PESCA	España Remolque	232
TRAINERA DE PESCA	Varada	232
VAPOR “CABO MACHICHACO”	Naufragio	232
<i>AÑO 1896</i>		233
LANCHA PESCADORA	Arribada	233
LANCHA PESCADORA	Naufragio.....	234
CINCO LANCHAS PESCADORAS	Remolque.....	234
<i>AÑO 1898</i>		235
BARCO DESCONOCIDO	Naufragio.....	235
<i>AÑO 1899</i>		236
TRAINERA “VIRGEN DEL MONTE”	Naufragio	236
DOCUMENTOS		239
DOCUMENTO I. Instrucciones sobre la entrega al mayordomo de Santa María de Latas de las limosnas recogidas en los barcos de pasaje a Santander, por librar a los pasajeros de naufragio.....		241
DOCUMENTO II. Arancel, reglas y capítulos sobre los barcos del pasaje a Santander a los embarcaderos de Pedreña y El Puntal de Somo y viceversa		245
DOCUMENTO III. Arancel aprobado por Su Magestad, de los fletes que habían de percibir los barcos empleados en el pasaje desde el Puntal de Somo hasta el puerto de Santander y Viceversa		249
DOCUMENTO IV. Descripción de un patache según José María de Pereda.....		253
DOCUMENTO V. Descripción del patache "CORZO", según Fernando Pérez de Camino		257
DOCUMENTO VI. Inventario de los elementos recuperados del navío holandés “LA AMISTAD”, naufragado en las Quebrantas		269

DOCUMENTO VII. Inventario de los elementos recuperados de la goleta portuguesa “SAN FRANCISCO, SAN ROQUE Y ÁNIMAS”	275
DOCUMENTO VIII. Remate de los efectos del bergantín “ENRIQUE Y FEDERICO” naufragado en Las Quebrantas.....	277
DOCUMENTO IX. Remitido al diario “Boletín de Comercio” sobre la dificultad de haber usado el cañón lanzacabos en el naufragio de la goleta italiana “LA PACE”.....	281
DOCUMENTO X. Informe sobre la instalación de un cabrestante en la península de La Magdalena, Castillo de la Cerda, hacia el año 1885.....	284
DOCUMENTO I – BIS. MANUAL PARA EL USO DEL CAÑÓN LANZACABOS, QUE ACOMPAÑABA A LOS CAÑONES INSTALADOS POR LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO DE NÁUFRAGOS DE SANTANDER EN EL FARO DE LA CERDA Y EN LA PLAYA DE SOMO.....	301
DOCUMENTO II – BIS. REMITIDO AL “BOLETÍN DE COMERCIO” SOBRE LA DIFICULTAD DE HABER USADO EL CAÑÓN LANZACABOS EN EL NAUFRAGIO DE LA GOLETA ITALIANA “LA PACE”.	309
DOCUMENTO III – BIS. AUXILIOS NECESARIOS PARA LA ENTRADA EN EL PUERTO DE SANTANDER.	313
RESUMEN	322
ÍNDICES.....	326



CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES
e-monografía del **C.E.M.**
Nº 08

Primer tomo, correspondiente a la
Junta de Ribamontán al Mar
de los naufragios
en Trasmiera
de los siglos XV y XIX

DEPÓSITO LEGAL: SA-316-2018

TRAGEDIAS EN LAS COSTAS DE TRASMIERA.
FUENTES DOCUMENTALES. TOMO I.
**NAUFRAGIOS Y VARADAS EN LA JUNTA
DE RIBAMONTÁN AL MAR (Siglos XV-XIX)**

LUIS DE ESCALLADA GONZÁLEZ

SANTANDER
2018

