

PUBLICACIONES ELECTRÓNICAS DEL CENTRO DE ESTUDIOS MONTAÑESES

e- monografía del C.E.M.

Nº 06

ARRIBADAS DE MAR EN SANTOÑA

(1841 – 1900)

FUENTES DOCUMENTALES

TOMO II

Luis de Escallada González



Santander
2017



Serie: Monografías digitales editadas por el Centro de Estudios Montañeses

E - monografía del C.E.M. Nº 06

Título: **Arribadas de mar en Santoña (1841 – 1900).
FUENTES DOCUMENTALES, II.**

Autor: **Luis de Escallada González**

Ilustración de DVD: **Grabado del s. XIX de la plaza de Santoña** (Revista *La Ilustración Nacional*).

Coordinación editorial: V. Fernández Acebo

- © De la presente edición: Centro de Estudios Montañeses.
- © De los textos y contenido: El autor.

Depósito Legal: D.L.: SA-503-2017

PRESENTACIÓN

PRESENTACIÓN

Con la llegada de los años 40 del siglo XIX, comienza a ser frecuente en el Mar Cantábrico la aparición de los primeros barcos de vapor en los puertos de su litoral, cuyo uso se había generalizado a finales de dicho siglo. Pero la navegación a vela seguía siendo general en los primeros tiempos de ese periodo, empezando a abandonarse después del final de la última Guerra Carlista, allá por el año 1880.

Como veremos más adelante, el Ayuntamiento de Santoña hizo fotografiar el 21 de enero de 1886 la vista de la bahía y entrada de su puerto tomada desde la altura de Riaño, donde se encontraban fondeados 24 barcos, casi todos extranjeros, que con seguridad habían entrado de arribada a la ría, en vista de que tratándose de la fecha del mes de enero era frecuente la arribada de numerosos navíos para salvarse de soportar el peligro de los temporales y huracanes, que son frecuentes en esa época.

Sin embargo, es improbable que todos los barcos retratados, de los que se conocía sus nombres y tonelaje, fueran vapores, como se reseñaba en la noticia; con seguridad algunos sí lo serían, pero no en tal proporción.

Los vapores que entraron de arribada en Santoña entre el año 1841 y el de 1900 fueron 13, de los 157 que arribaron. El primero que tuvo que recurrir a entrar en la ría de Santoña fue el vapor “*Cantabria*”, que acosado por un horroroso temporal, con la máquina parada, grandes averías y general inundación, pudo fondear el 23 de diciembre de 1854.

Durante el periodo estudiado desaparecen totalmente las referencias a la guerra del corso en Cantabria, y la formación de convoyes para oponerse al asalto de los enemigos, aspecto que el autor tiene programado publicar en una voluminosa obra sobre el tema citado.

Como en la entrega anterior, vamos a reseñar el contenido de algunos trágicos sucesos que tuvieron que soportar distintos navíos, antes de su arribada y salvamento de vidas y haciendas en aguas de la Bahía de Santoña, donde llegaron con pérdidas de tripulantes, desarboladas, semisumergidas, agotadas las tripulaciones de pasar días y días dando a las bombas para achicar el agua que

las inundaba, con perdidas y deterioros graves en los cargamentos, y muchas circunstancias más; así se desprende de las propias palabras de los capitanes al dictar al escribano de Santoña las experiencias sufridas. Son ellos los que hablan con sus propias palabras.

El 18 de enero de 1843, arribaba a la Bahía de Santoña el bergantín inglés nombrado “**Grog**” con 12 hombres de tripulación, que había partido del puerto de Oporto con destino al puerto de su matrícula, la Isla de Jersey, el 26 de diciembre del mes y año anterior, con cargamento de sal; siguió su navegación sin novedad hasta el día 12 de enero en que un furioso temporal le llevo parte de la obra muerta y desarregló el cargamento, que hubo que nivelar con palas para equilibrar la embarcación, recibiendo otro golpe de mar que le arrebató el pequeño foque y le obligó a ponerse a la capa.

A las ocho de la mañana del día 13 de enero descubrieron tierra y reconocieron la entrada de Santander, donde no pudieron arribar por el estado de la mar que rompía del modo más horroroso y se dirigieron a tomar el puerto de Santoña, donde fondearon a las ocho de la noche del día 14 guareidos por la Peña del Fraile; desde esta posición imploraron auxilio a tierra, hasta que el día 15 a las doce del mediodía una lancha del práctico del puerto abordó el buque; por mandato de dicho práctico se largó el ancla con cuarenta brazas de cadena y se desatracó la lancha, dejando al práctico a bordo, el cual trató de tomar el puerto al mando del barco.

Como la borrasca se iba haciendo cada vez más furiosa, dio fondo con las anclas mayor y tercera a media milla del Puerto de Santoña habiendo perdido el foque; a las dos de la tarde seguía garrearon sobre la barra, y en el resecor de las ocho de noche perdió el timón por tocar fondo.

A las dos de la mañana del día 16 el práctico ordenó echar parte de la carga a la mar, como unas veinte toneladas de sal, y trataron de salvarse en la lancha animados por la cercanía de la orilla, pero también fue arrebatada por el temporal, por lo que se vieron precisados los tripulantes a subirse a la arboladura y las cofas para no ser arrastrados por los golpes de mar, donde permanecieron hasta las diez de la mañana del mismo día sin recibir ningún auxilio.

A la una de la tarde, algo mas aplacada la mar, llegaron dos lanchas con un anclote y su calabrote, el que prolongaron a la parte del Norte, y en dos horas tendieron las espías para tratar de salvar el buque, cosa que no pudieron

conseguir por estar bajando la mar; entonces el práctico ordenó abandonar el buque dejándole tan amarrado como les fue posible, y a las cuatro de la tarde llegaron a tierra en las lanchas que les habían auxiliado.

Sin embargo, aquella noche el bergantín siguió garreando sobre la barra por haber roto el calabrote del ancla mayor, y al amanecer del día 17, acompañado del Vice-Cónsul inglés, el capitán fue a reconocer el estado del buque; y como observaron que seguía garreando, a pesar del auxilio de dos lanchas que había ordenado el Capitán del Puerto de Santoña que le asistiesen, persuadidos que iban a zozobrar sobre la playa de Laredo, se proporcionaron más lanchas de auxilio. Una vez embarcado el capitán del bergantín en una de las lanchas fue remolcado el barco hasta el puerto consiguiendo salvarle, aunque todavía perdió la tercera ancla con sesenta brazas de calabrote, y sin otra novedad que hacer alguna agua en el casco.

Para que el lector se haga idea de cómo un viaje tan simple hoy como el de Santoña hasta Santander, se puede complicar e incluso poder llegar casi al naufragio, veamos el caso de la corbeta “**Santander**”, de porte de 232 toneladas y 18 hombres de tripulación:

Había salido el 3 de diciembre de 1844 del puerto de La Habana con destino a Santander, puerto de su matrícula, cargado azúcar, aguardiente y diversas mercancías, y una vez llegado a España se vio forzada a entrar de arribada en Santoña el día 12 de enero de 1845, por no poder hacerlo en el puerto de su destino, “respecto a los acontecimientos allí causados”, que hoy desconocemos, causando la oportuna protesta de mar.

Permaneció anclado en Santoña hasta el 18 de enero siguiente, en que habiendo amanecido despejado el horizonte, con buen tiempo según marcaba el barómetro y viendo salir a pescar las lanchas de los pescadores del puerto de Laredo, y consultando al práctico del puerto de Santoña sobre la conveniencia de llevar anclas con destino a Santander, levó anclas y salió de la bahía con la ayuda de dos lanchas de auxilio que le sacaron de puntas y le abandonaron a la una y media de la tarde, quedando a bordo el práctico para guiarle hasta Santander.

Siguieron sin novedad hasta ponerse el sol, y rebasado los cabos de Quejo, Ajo y Langre y a la vista de la farola de Cabo Mayor, gobernaron hacia el puerto para conseguir entrar en la Bahía de Santander con la marea de la mañana del día 19 de enero; sin embargo el día amaneció fresco y de mal cariz, con mar tan

gruesa que el barco se estremecía haciéndoles dar grandes balances a la vista del puerto, pero hacia las cinco de la tarde había derivado hasta la altura de Tina Mayor y Tina Menor distancias diez millas de la costa, donde anocheció obligándole el temporal a pasar la noche a la capa, cruzándole los golpes de mar de parte a parte.

Amaneció en tal estado, sin poder reconocer tierra, y a las diez de la mañana un gran golpe de mar estremeció el buque que quedó dormido por estribor, llenando de agua toda la cubierta, llevando las empavesadas de banda a banda, rindió la mesa de guarnición del palo trinquete, la tapa y barraganetes, entrando agua en las bodegas causando averías en el cargamento y rindiendo el timón, que se pudo reparar, viéndose en la precisión de arrojar al agua cuanto se encontraba nadando sobre cubierta.

Un nuevo golpe de mar tan furioso como en anterior azotó el barco a las once de la mañana, que les soltó la lancha con sus trincas arrojándola a la parte de estribor, destrincó parte de la madera de respeto, y se vieron obligados a arrojar a la mar una verga de gavia, un mastelero de velacho, tres "zavios", remos de la lancha, botalones de alas, otra porción de guindalezas, drizas, escotas, calabrotes y varias perchas que se habían destrincado, por causa de la cabezada del barco que metió el bauprés bajo el agua, haciendo crujir el "tendimiento" de la verga mayor, se rifó la trinquetilla y el tajamar y se llevó varias tablas de banda a banda.

Y sin dejar descansar al barco y tripulación saltó a las once y media de la mañana el viento a N. NO. convertido en huracán, estando el barco próximo a la costa y se vieron obligados a forzar el barco para alejarse del peligro, y en ese estado anocheció considerando estar en la ensenada de Machichaco; y habiendo abonanzado algo la mar durante la noche pusieron rumbo al O. para forzar la recalada en Santander, largando todo el aparejo posible.

Amaneció el día 21 con cielo y horizontes nublados y la mar todavía bastante gruesa; a las siete reconocieron el cabo de Machichaco, Norte - Sur distancia siete millas, y por no poder puerto se reunieron en junta la tripulación y deliberaron volver de nuevo a Santoña, donde llegaron a las once de la mañana del mismo día, y donde se refugiaron al abrigo de la Peña del Fraile, tirando dos cañonazos para alertar a las embarcaciones de auxilio del puerto que llegaron de inmediato, y con su auxilio consiguieron fondear dentro de la barra, no pudiendo pasar de allí por el cansancio e inmenso trabajo de la tripulación.

Viendo la situación del bergantín, los comandantes de un pailebot y una trincadura que se hallaban anclados en el puerto ordenaron a sus tripulaciones el auxilio del buque, y con calabrotes y estachas consiguieron asegurarle aunque la mar estaba bajando, quedando completamente seguro dentro del puerto.

Sabemos del rescate en alta mar de un buque extranjero que se hundió al poco de ser rescatada su tripulación por el bergantín “**Vitoriana**”, en viaje desde La Habana a Santander cargado de azúcar, aguardiente y palo Campeche con destino a Santander, de donde salió el día 2 de octubre de 1847 y arribó a Santoña el 1 de diciembre del mismo año, por no haber conseguido entrar en Santander por causa del temporal que le acosó continuamente.

No vamos a detallar pormenorizadamente el viaje, muy azaroso por cierto; ya lo hace el capitán el día de su arribada en su comparecencia en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra cuando otorgó la oportuna protesta de mar; solamente relatar el salvamento de que hemos hecho mención.

Relata textualmente que el día 20 de diciembre de 1847, a cosa de las cuatro de la tarde y después de veinte días de viaje en medio del Atlántico, descubrieron un buque entre aguas con la arboladura tronzada y la tripulación viva sobre la toldilla, cuyo triste espectáculo demandaba su pronto y ejecutivo auxilio; y habiéndose dirigido a él hasta ponerse al habla, maniobraron para su salvamento; y aún con riesgo eminente de la tripulación salvadora a causa del temporal que les amenazaba y del estado de cansancio y rendimiento en que les habían puesto los acontecimientos anteriores, tuvieron por fin la satisfacción de restituir a la Sociedad al Capitán y siete marineros Ingleses, cuyo buque tardó pocos momentos en acabar de deshacerse y sumergirse.

Y al llegar por fin de arribada a Santoña, todavía tuvieron otra amarga experiencia, porque el día 28 el barco fue visitado por la Junta de Sanidad que les dejó en cuarentena y observación por haber fallecido a bordo aquella misma mañana uno de los pasajeros que venían desde Cuba, aunque estuvieron poco tiempo retenidos y admitidos a libre plática, mediante que dicho pasajero ya había salido enfermo desde La Habana, el cual murió extenuado de consunción natural. Pobre indiano.

NOTICIAS EN “LA PROVINCIA DE SANTANDER CONSIDERADA BAJO TODOS SUS ASPECTOS”

Por José Antonio del Río Sainz

1889.

Tomo II. Efeméride del 21 de Enero de 1886:

“21 de Enero de 1886. El Ayuntamiento de Santoña hizo fotografiar en este día la vista de la bahía y entrada de aquel puerto tomada desde la altura de Riaño”.

El Ayuntamiento de Santoña hizo fotografiar en este día la vista de la bahía y entrada de aquel puerto tomada desde la altura llamada Riaño.

La fotografía tiene aproximadamente medio metro de longitud, y un tercio de metro de latitud y está sobre un pliego de marquilla con una cabeza impresa en elegantes caracteres en que se expresa lo que significa la vista, y al pie lo que, copiado a la letra dice así:

“Nombres de los buques que se encontraban fondeados en este día y tonelaje de los mismos.

Vapor inglés *Bertha*, de 400 toneladas.

Vapor inglés *Amity*, de 923 toneladas.

Vapor francés *Clidach*, de 620 toneladas.

Vapor inglés *Mari Sohden*, de 875 toneladas.

Vapor inglés *Fredegar*, de 873 toneladas.

Vapor inglés *Rochefort*, de 561 toneladas.

Vapor inglés *Viscount Castleragh*, de 435 toneladas.

Vapor inglés *Wenhton* de 584 toneladas.

Vapor inglés *Premier*, de 460 toneladas.

Vapor inglés *Benayo*, de 784 toneladas.
Vapor inglés *Hueltee*, de 542 toneladas.
Vapor inglés *Sholten*, de 482 toneladas.
Vapor inglés *Balbealtie*, de 896 toneladas.
Vapor inglés *Minmontshire*, de 890 toneladas.
Vapor inglés *Cairngorn*, de 760 toneladas.
Vapor inglés *Sumersee*, de 832 toneladas.
Vapor inglés *Laura*, de 718 toneladas.
Vapor holandés *Holandia*, de 1.033 toneladas.
Vapor inglés *Princesse Louise*, de 800 toneladas.
Vapor inglés *England*, de 676 toneladas.
Vapor español *Bazán*, de 496 toneladas.
Vapor español *La Cartuja*, de 547 toneladas.
Vapor español *Mudela*, de 1.103 toneladas.
Vapor español *Beatriz*, de 588 toneladas.

Los santoñeses tendrán con razón ese cuadro en gran estima, pues él dice más de lo que a primera vista parece.

Ese cuadro significa que Santoña es un buen puerto de refugio donde caben muchos buques de porte crecido y a donde acuden en todos los temporales los que se encuentran en peligro permaneciendo en el mar o no se atreven o no pueden entrar en otros puertos.

La ría de Santoña dista de la de Santander unas 16 millas, hoy es cabeza de partido y tiene nombre y consideración, además que por otras razones, por ser importante plaza de armas y una de las más fuertes de España.

Está situada el pie de un elevado cerro en la costa S. de una península en el ángulo que forma un brazo de la ría que sube hacia el N. dejando por aquel lado un paso o istmo que por la parte del mar tiene el arenal de Berria, por donde comunica con los pueblos del O.

La ría es segura y tiene frente al E.S.E. en la punta opuesta de la ría, la importante villa de Laredo. La ría tiene sus canales y ramificaciones que ponen a

Santoña en fácil comunicación por mar con alguno de los pueblos inmediatos, pudiendo llegar hasta Limpias buques de 300 a 400 toneladas.

No moviendo otra idea a esta efeméride que considerar a Santoña como puerto de refugio, no entramos en el terreno de la historia porque otras efemérides nos darán motivo para hacerlo con mayor oportunidad.

Como santanderinos amamos a Santander sobre todos los pueblos del mundo, como montañeses nos inspira Santoña tanto cariño como Santander, y no sentimos esos celillos que muchas veces son pura fantasía, sobre si un punto vale más que otro, sobre si Santander sería muy perjudicado si prosperase Santoña.

Queremos vida, y vida buena para todos, y si Santoña prospera nosotros lo celebraríamos con entusiasmo, ya coincidiese con la prosperidad también de Santander ya con su estacionamiento mercantil o con su ruina, si es que ésta no reconocía como causa la mala voluntad de los hombres, y sí sólo las mudanzas de la fortuna por motivos que no estuvieren en la mano del hombre el poder evitar. Si nuestros votos, si nuestros deseos se cumplieran, Santander prosperaría hasta ser uno de los pueblos más grandes, más hermosos, más poderosos y civilizados del mundo, y Santoña, y al decir Santoña entiéndase que decimos todos los pueblos, llegarían a ponerse a nivel de Santander.

Y dicho esto vamos a entrar en algunas consideraciones sobre el tema a que obliga el punto de vista a donde dirigimos el presente escrito.

Tenemos sobre la mesa dos folletos: uno titulado *Santoña*.- Madrid 1880, escrito por el santoñés don Baldomero Villegas, comandante de Artillería y muy competente en materias de guerra, según en otros trabajos lo ha probado, y *Proyecto de engrandecimiento naval de España*, por el comandante don Castor Amí y Abadía, Capitán de Ingenieros.- Madrid 1882.

Ambos van a ser objeto de un ligero examen.

“Las leyes de la naturaleza, dice el señor Villegas en la dedicatoria de su folleto a los Excmo. Srs. duques de Santoña, son la manifestación de la voluntad divina; contribuir al desarrollo de los gérmenes que hay en la creación, facilitando el conocimiento de la obra de Dios, es la más digna ocupación del hombre; realizarla, es su más buena obra.

Pocos lugares hay en España que reúnan el conjunto de circunstancias útiles que existen en Santoña. En el orden de nuestros deberes con la creación, esto es una culpa que nos afrenta: en el de las consideraciones patrióticas, una falta que nos desacredita. En efecto, Santoña es el puerto comercial y de refugio más aprovechable

en esta costa, y el puerto más estratégico de la nación... Y sin embargo, yace desatendido."

Estamos conformes en todo menos en las pocas palabras subrayadas, porque se necesita estar muy apasionado por su pueblo para decir en términos absolutos que el puerto de Santoña es el *más aprovechable en esta costa*, lo que sería fácil probar ni sostener: y si tan absoluta afirmación fuese cierta, podrían realmente avergonzarse los santoñeses, y como patriotas estarían merecidamente desacreditados, toda vez que siendo el más aprovechable ha sido en todos tiempos el menos aprovechado: el comercio de Santoña ha sido siempre, salvo alguna que otra rara excepción, completamente nulo, mientras que hay bastantes en la costa, que, debido todo a la especulación, al comercio se han hecho poblaciones importantísimas, y su nombre y su tráfico y sus riqueza los han elevado a una gran altura: no nos referimos sólo a Santander: en cuanto a puerto de refugio no nos consideramos competentes para afirmarlo, ni para rectificarlo, pero la suposición no es tan gratuita: el dato consignado a la cabeza de este escrito; verdadera efeméride, dice ya mucho en apoyo de la idea del Sr. Villegas, que pone en su curioso trabajo estados de otras arribadas notables, que pudiéramos ampliar con una de que fuimos de los acogidos a aquel puerto, donde, cuando entró el vapor que nos conducía, habían ya encontrado allí inquebrantable abrigo otros muchos buques de distintos portes, desde quechemarín a corbeta: siendo tan frecuentes las arribadas forzosas, y acaso más frecuentes que lo son en otros puertos, ya puede uno aventurar la idea de que Santoña es *el puerto más aprovechable en esta costa*, y si hubiese añadido y el más aprovechado, nada diríamos nosotros en contra porque así lo creemos.

Y conocida la competencia del Sr. Villegas en cuestiones de estrategia militar, no negamos, porque pudiera ser exacto, no lo confirmamos, porque no lo sabemos, que sea Santoña el puerto más estratégico de la nación... Es muy posible que así sea.

En cuanto a lo de que yace desatendido no ofrece la menor duda: desde el momento que Santoña se llama plaza fuerte, que en ellas residen las autoridades militares, principales de la provincia, que hay siempre numerosas guarnición de infantería, artillería, ingenieros y administración militar, que hay un presidio con muchísimos penados y que sus fortificaciones son consideradas como inexpugnables o poco menos, Santoña, debería poseer cuanto poseen las

plazas fuertes importantes de otras naciones y en ella deberían estar siempre fijas las miras del Gobierno, fijas para dotarla de cuanto pudiera considerarse oportuno, interesante y necesario y no contentándose con poco más de lo que la naturaleza ha hecho: porque allí hay, efectivamente, muy poco, y esto prueba la desidia o criminal indiferencia de nuestros gobiernos.



ARRIBADAS EN SANTOÑA

| 1841 - 1900 |

RELACIÓN DE ARRIBADAS AL PUERTO DE SANTOÑA ENTRE LOS AÑOS 1841 Y 1900.

AÑO 1841

I77.- CORBETA “CARLOS Y ADOLFO”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Alejandro Leoniat

Arqueo: 233 toneladas

Tripulación: 17 marineros

Origen - Destino: Guayaquil - Santander y Burdeos

Carga: Cacao y lana

A. H. R. C. Legajo 5343 - 1841

A las ocho y media de la mañana del día 9 de enero de 1841, compareció ante el escribano público de Su Majestad y testigos del puerto de Santoña, Don Alejandro Leoniat, capitán de la corbeta francesa “**Carlos y Adolfo**”, de la matrícula de Burdeos, de doscientas treinta y tres toneladas de arqueo y diecisiete hombres de tripulación, cargado de cacao y lana; había arribado a Santoña el día anterior a las tres de la tarde.

Comparecía en la escribanía para apuntarse antes de las veinticuatro horas para causar la oportuna protesta de los acontecimientos del viaje y forzosa arribada, la cual se llevaría a efecto si fuese necesario; actuaron como testigos de la comparecencia Don Juan de Hener Usie, Cónsul de la nación francesa en Santoña, y Don Ricardo Escribano, vecino de dicha villa.

El día 21 de enero siguiente compareció de nuevo el capitán Leoniat ante el escribano Don Hilarión Contreras para redactar la oportuna protesta de mar y lo hizo en los siguientes términos:

“Dijo, que a las siete de la mañana del día siete de Septiembre de mil ochocientos cuarenta, sano el buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de Guayaquil con carga de cacao y lana con destino al de Burdeos, y escala en el de Santander a recibir órdenes.

Y el once a las seis de la tarde desembocó de aquel río a mar alta, siguiendo el rumbo a su destino sin novedad hasta el día once de Octubre siguiente, en que hallándose a la altura de 57° y 14' de latitud al Sur y 98° 27' al Oeste del meridiano de París, se cambió repentinamente el viento Nordeste al Oeste, con mar gruesa y borrascosa, cuyos fuertes golpes hicieron trabajar considerablemente al buque; y con este motivo se advirtió alguna agua de bomba, que fue aliviada, forzando de vela al Esnordeste para evitar tan repetidos golpes.

En cuyo estado continuaron hasta el día veinte y dos que abonanzó el tiempo, y ya pasado el Cabo de Hornos observaron que las bombas daban menos agua, habiendo de suponer que aquella procedía de la parte de arriba; y con este motivo trataron de averiguar su procedimiento, lo que no les fue posible, sin cuyo perjuicio calafatearon varios costurones de las cubiertas que los fuertes golpes de mar habían deteriorado; y como el agua de bomba, que era de cuatro a seis pulgadas por hora, según la variedad del tiempo, no les obstruyese de continuar su viaje a Europa.

Así lo verificaron, sin otra novedad particular hasta el día diez y siete de Diciembre. En este día y a cosa de las ocho de su mañana descubrieron la Isla Tercera, una de las Azores, y a las nueve cambió repentinamente el viento al Esnordeste, soplando con tanta violencia que les obligó a ponerse a la capa con la gavia a tres fajas y la trinquetilla, en cuya situación permanecieron veinte y cuatro horas, con el mayor riesgo para el contraste de los mares; su violencia, fuertes chubascos y viento huracanado trabajaban al buque en tanto grado, y se aumentó su agua hasta diez y once pulgadas por hora.

El diez y ocho a la tarde, algo abonanzado aunque con la misma agua de bomba, razón por la que supusieron que el buque en fuerza de su padecimiento hacía agua por varias partes, y la carga se hubiese averiado, continuaron su derrota; y a las tres de la tarde del día tres de Enero, hallándose a la vista de Riva de Sella, habiéndoles abordado un Práctico le tomaron a bordo con objeto de ser conducidos a Santander.

En el mismo día y hora de las siete y media de su noche, se declaró un fuerte viento al Nordeste, que continuó hasta las cuatro de la mañana del día cinco que empezó a calmar, habiendo hecho inútiles todos sus esfuerzos para entrar en Santander, pues al amanecer quedaron en completa calma.

Dicho día cinco advirtieron que las bombas aún daban más agua y que salían algunas partículas de cacao; hicieron las más exquisitas averiguaciones, así en el interior como en el exterior del buque, para ver si podían averiguar su procedencia; y a las nueve de la misma mañana descubrieron en el rancho de proa tan excesiva cantidad que no podían despedirla las bombas.

Mas notando que tan pronto como entraba se quedaba estancada en el mismo sitio, la extrajeron con cacharros; y entonces oyeron claramente que entraba por babor, siéndoles imposible remediarla, por cuya razón continuaron extrayéndola siempre que la necesidad lo exigía; y como desde entonces las bombas trajesen más cantidad de cacao, son de inferir mayores daños en el cargamento.

A las ocho de la mañana del seis, hallándose a siete leguas al Essudoeste de Santander, empezó a soplar el viento del Oeste, con mal cariz; el práctico anunció muy próxima segunda tempestad, y que siendo imposible tomar a Santander, tanto por esta razón como por falta de Marea, estando próximo el Puerto de Santoña era forzoso arribar a él o exponerse a perecer; con cuyo motivo reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y hecho cargo de que el buque en su actual estado no podía sin inminente peligro exponerse a sufrir otro nuevo temporal, acordaron unánimemente arribar a este puerto, y si les fuese posible antes que llegase la noche.

En vista de esta determinación dirigieron su rumbo a este puerto, y a cosa de las cuatro de la tarde, como les fuese imposible tomarle por falta de marea dieron fondo a su embocadura en doce brazas de cadena, resguardados de su monte o peña llamada del Fraile, con la ancla mayor y sesenta brazas de cadena, y habiendo tirado un cañonazo no les fue oído en el Puerto.

El siete a las nueve de la mañana fue a bordo un Práctico de este Puerto con lancha de auxilio, y al momento se trató de levar ancla con objeto de tomarle; más a la once de la misma mañana una gran ráfaga de viento Oeste impidió la maniobra; a las once y media, con un furioso sacudimiento de proa que tuvo el buque se rompió la cadena a cuarenta y cinco brazas, poco más o menos, de la ancla, y al momento se echó otra de igual magnitud, arriando la cadena hasta el cabo.

Y el Práctico manifestó ser imposible tomar el puerto por la fuerza del viento; que en la noche tal vez cambiaría al Norte o Nordeste, pero que en ínterin así el buque como la tripulación corrían el mayor peligro, y que por consiguiente era necesario amarrar el buque lo más fuerte posible y abandonarle hasta la mañana siguiente que se volvería a ver si existía.

Que con este motivo volvió a reunirse en Junta la tripulación, a quien hizo presente lo manifestado por el práctico y su parecer de no abandonar el buque, pues el tiempo no le parecía tan malo como dicho Práctico anunciaba; más aquella respondió que el Buque no podía sufrir ningún temporal a la vela por su mal estado, y que no hallándose ningún otro puerto cercano en que pudiesen entrar, atendido el tiempo que cada momento se empeoraba y lo que había dicho el Práctico no querían pasar la noche a bordo; en cuya consecuencia se echó otra ancla; con un cable se arriaron los juanetes y se franqueó toda el agua de bomba hasta el último momento, la cual se advirtió no ser tan excesiva después de haber fondeado.

A las dos y media de la tarde, propuso el Práctico ser hora y tiempo de embarcarse en la lancha de auxilio, y como a pesar de su reiterada proposición de no abandonar el buque todos fuesen del parecer contrario, no pudiendo hacer nada por sí sólo, se vio también precisado a abandonarle; y entraron en el puerto a las cuatro de la tarde.

Que al amanecer del día ocho volvió a bordo del buque con toda la tripulación y una lancha del puerto con marineros de auxilio, y le hallaron fondeado en el mismo sitio que le dejaron el día anterior.

Que su primer cuidado fue aliviar el agua de bomba que subía a tres pies, y al momento se trató de levar el cable, pero habiéndose roto el anillo de la Ancla quedó ésta en el fondo; no habiendo tiempo que perder se ordenó levar la otra ancla por su cadena, la cual también se rompió cerca de diez y ocho brazas de la ancla, y al punto se mandó un bote a tierra para hacer ver tan crítico estado; se aparejaron velas, se tiraron dos cañonazos, con una bandera al palo de proa en señal de su situación, y se sacaron de sus cureñas cuatro cañones, rompiendo aquellas para la mayor prontitud, los cuales se amarraron a las cadenas para dar fondo con ellos en caso urgente.

Mas comprendidas las señales, de tierra vinieron otras dos lanchas de auxilio, con dos anclas y dos cables pertenecientes al bergantín Español “**Mauricio**”, fondeado en el mismo puerto, con las cuales dieron fondo, así mismo, a las tres de la tarde, sin que durante todo este tiempo se dejase de aliviar las bombas.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos al segundo piloto Don Adolfo Gigeaux, y a los marineros Juan Rene Boelore y Francisco Mesard, de edad de veinte y tres, treinta y cuatro y veinte y cinco años respective, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido, lo que les fue leído y se ratificaron en ello bajo el juramento prestado.

Y con objeto de prevenir las averías y perjuicios que en cualquier concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, riesgo ni cargo dichos perjuicios, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiera, y demás que haya lugar, según las leyes y códigos de comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos de la protesta de mar Don Luis Iglesias, Don José Ortiz y Juan de Otamendi, vecinos de la Villa de Santoña.

I 78.- BERGANTÍN “ARDENT”

Nacionalidad: Ingresa

Capitán: Roberto Robento

Origen – Destino: Londres – Limpias

Carga: En lastre

A. H. R. C. Legajo 5343 - 1841

El 2 de setiembre de 1841, compareció ante el escribano público de Su Majestad, del Juzgado y Guerra de la Villa de Santoña, Don Tomás Booker, de nacionalidad inglesa é individuo de la Casa D. Broker y Compañía, del comercio de Londres, quien manifestó lo siguiente:

“Que se halla residiendo en la inmediata Villa de Limpias con objeto de cargar de trigo varios buques fletados por la misma Casa; y habiéndolo sido uno de que la Junta de Sanidad le ha puesto incomunicado hasta recibir órdenes de la Junta Superior de la Provincia, por haberle encontrado ellos el Bergantín Inglés “Ardent”, su Capitán Roberto Robento, que llegó a este Puerto con aquel objeto el día diez del

corriente, se encuentra con la novedad desprovisto de la patente sanitaria prevenida por la Ley, careciendo además del Rol que debe traer todo Buque; y como por esta razón puedan seguirse perjuicios de gravedad a la Casa contratante o especuladores, con objeto de precaverlos y de que estos recaigan sobre quien haya lugar:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra dicha falta de Documentación; descarga desde hoy la responsabilidad que bajo cualquier concepto pueda seguirsele como consignatario, la de la Casa contratante y especuladores; y protesta, así bien, el que no sean por de su cuenta, cargo ni riesgo las demoras, perjuicios y daños que se irroguen a los mismos por falta de cargarse el Buque tan rápidamente como debía y podía hacerlo, mediante estar pronta y dispuesta la carga, y sí de cuenta y cargo del dicho Capitán y demás que hubiese lugar según derecho.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Feliciano de Zabala, Don Juan Hever y Don Santos Lasurtegui, vecinos y residente en la Villa de Santoña.

179.- GOLETA “INDUSTRIA”

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Santiago Clarke Gibas

Origen – Destino: Bilbao – Santoña

Carga: En lastre

A. H. R. C. Legajo 5343 – 1841

El 16 de setiembre de 1841 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Bautista del Carre, vecino de dicha Villa y Vicecónsul de la nación inglesa en dicho puerto, el cual manifestó lo siguiente:

“Que Don Santiago Clarke Gibbs, Capitán de la Goleta Inglesa mercante nombrada “**Industria**”, se le ha presentado la queja de que por la Administración de Rentas de esta Plaza se le exigen los derechos de Fanal, ascendientes a ciento treinta y seis reales vellón, cuya igual suma acaba de pagar por la misma razón en el Puerto de Bilbao, de donde ha venido en lastre a cargar trigo en ésta, porque allí solo lo hizo a recibir órdenes.

Que con este motivo se dirigió al Señor Administrador de Rentas, quien le ha manifestado que con arreglo a las órdenes que le están comunicadas no puede prescindir de cobrar los derechos de Fanal de todos los buques que entran en el puerto; y como el relacionante cree improcedente e injusta esta doble exacción, mediante que el buque, después del primer pago, no ha tomado carga ni hecho más viaje que el ya referido de Bilbao a ésta después de recibir órdenes, con objeto de que por el Consulado de este distrito se puedan hacer las reclamaciones competentes:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra la segunda exacción de fanal que a dicho Buque se hace en este Puerto, habiéndole pagado en el de Bilbao, así como por todos los demás que se sigan en igual caso, ínterin no se reciba aclaratoria del Gobierno sobre el particular.”

Fueron testigos de la escritura de protesta Don Juan Hever, Don Luis Iglesias y Don Joaquín Temes, vecinos de Santoña.

I80.- BALANDRA “SMACK WATERVRITCH”

Nacionalidad: Ingresa

Capitán: José Tomás Kitchen

Arqueo: 143 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Liverpool – Bilbao

Carga: Fardería, quincalla y otros efectos

A. H. R. C. 5343 - 1841

El 9 de octubre de 1841, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don José Tomás Kitchen, capitán de la balandra de comercio inglesa nombrada “**Smack Watervritch**”, de porte de ciento cuarenta y tres toneladas y cuatro hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las nueve de la mañana del día diez y siete de Septiembre del año corriente, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de Liverpool con carga de Fardería, Quincalla y otros efectos, destinado al de Bilbao, a la orden del Señor Don Juan Bano, de aquel comercio, y siguió sin novedad el rumbo de su destino hasta que la contrariedad de los vientos que le cargaron el día diez y nueve del mismo, en términos de hacerle perder el bauprés, le obligó a arribar a Water Ford.

Que en este Puerto permaneció hasta el treinta, en que reparado del Bauprés continuó su viaje, y siguieron con vientos variables hasta el cinco del corriente y hora de las seis de su mañana, que reconocieron la farola de Santander como a doce millas del Sudoeste:

A las ocho de la misma mañana calmó el viento aunque con grandes mares, y al amanecer del seis se manifestaron vientos variables, y con ellos continuaron hasta las seis de su mañana, en que hallándose a seis millas Sudoeste de este Puerto de Santoña una fuerte galerna del Norte les obligó a ferrar foques, tomar rizos a la mayor y ponerse con proa al Norte:

El siete se hacia el tiempo cada vez más tormentoso, con mar gruesa y golpes tan furiosos que, teniendo el Buque casi siempre cubierto de agua, les rompió parte de la obra muerta y les llevó unos enseres que había sobre la cubierta, hasta que aclarando algo a las ocho de la mañana dirigieron el rumbo al Sudoeste:

El día ocho, sin cesar las lluvias, con la misma mar y viento del Oeste continuó trabajando al buque, y como a las diez de la mañana variado al “Norueste” se vieron en peligro de ser estrellados; descubierto el Puerto reuníó en Junta la tripulación y unánimemente deliberaron arribar a él, lo que no sin grave trabajo consiguieron a las cuatro de la tarde con práctico a bordo, dando fondo al principio de la Bahía, para ver

si esperanzados de que haciéndose menos duro el viento pudiesen continuar su viaje a Bilbao; pero como lejos de esto se manifestase más embravecido, entraron en el puerto a las ocho de la mañana de hoy nueve; donde precedida la visita sanitaria se les ha admitido a libre plática.

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos al Piloto Guillermo Word, de edad de treinta y siete años, y a los marineros Jakes Whittle y Juan Smith, de edad de veinte y uno y treinta y un años respective, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido, y en ello se ratifican bajo el juramento prestado.

Y con objeto de prever las averías y perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al Buque, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo dichos perjuicios, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que competa según las leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta Don Manuel Abajas, Don José Ortiz y Don José Vicente Fuente, vecinos de Santoña.

AÑO 1842

181.- BERGANTÍN “CATHERINE BOLAND”

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: George Wglic

Origen – Destino: Limpias – Falcunt (Inglaterra)

Carga: Trigo

A. H. R. C. Legajo 5343 - 1842

El 17 de enero de 1842, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Feliciano de Zabala, vecino y del comercio de la plaza, el cual manifestó lo siguiente:

“Que por orden de los Señores Don Tomás Juan White y Compañía, del Comercio de Bilbao, ha cargado de trigo con destino a Falcunt el Bergantín Goleta Inglés “**Catherine Boland**”, su Capitán Don George Wglic, a quien con motivo de haberse negado en Limpias a presenciar la medida y peso de los trigos, se le causó a su nombre la oportuna protesta en fecha doce del actual por Antonio de Marrón Elguero, la cual en caso necesario ratifica y aprueba en todas sus partes.

Y como el mismo Capitán en este día se haya resistido, así mismo, a firmar los conocimientos de cargamento, a no ser con la expresión de ignorar el peso y medida del trigo, a pesar de le haber sido comparecido al efecto ante el Señor Vicecónsul Inglés de petición del relacionante, con objeto de prever los perjuicios que de ello puedan seguirse:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el expresado Capitán y demás que haya lugar, según Leyes y Código de Comercio que en su favor implora, todos los daños, costos, gastos, perjuicios y menoscabos que en cualquiera manera se sigan por la negativa de firmar los conocimientos sin aquella restricción, a fin de que no se entiendan por de cuenta, riesgo y cargo de los principales consignatarios ni cargador en ningún tiempo.”

Fueron testigos de la protesta de mar Don Juan de Hever, Don Juan Antonio Solana y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

182.- QUECHEMARÍN “N, ^a S. ^a DE BEGOÑA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Antonio Luzarraga

Arqueo: 42 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Castro Urdiales – Águilas y Cartagena

Carga: Trigo

A. H. R. C. Legajo 5343 - 1842

El 14 de mayo de 1842, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Manuel Antonio de Luzarraga, capitán del quechemarín español “**Nuestra Señora de Begoña**”, de porte de cuarenta y dos toneladas y cinco hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cuatro horas de la mañana del día once del corriente, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado, salió del inmediato Puerto de Castro Urdiales con carga de trigo, por cuenta de los Señores Ibarra, Mier y Compañía del Comercio de Bilbao, con destino a los de Águilas y Cartagena; mas que a las tres y media de la misma tarde, vista la cargazón del viento O. NO. fresco, y previo acuerdo de la tripulación, con arreglo a Ordenanza, se vio precisado a arribar a este Puerto de Santoña sin más novedad particular:

Que aquí permaneció hasta las ocho de la mañana del día de ayer trece, en que viendo se preparaba para salir otro buque que llevaba el mismo destino, y mediado el mismo acuerdo y conformidad de la tripulación, se dio a la vela y emprendió su salida con Nordeste bonancible y mar llana; más al poco tiempo, y encontrándose ya fuera de la barra cargó el viento y mar, y en una de las viradas no obedeció el barco por primera ni segunda vez:

Y sin embargo de hallarse a once pies de agua tocó el buque con la inmediata costa de la playa de Laredo, sin que le fuese posible hacerle tomar rumbo, a pesar de las infinitas diligencias practicadas al efecto:

Que en este estado dio fondo en dicha playa a once pies de calado, arriando hasta cincuenta y seis brazas de cable; puso bandera de auxilio, registro y bombas; y como observase que a los diez o doce minutos hacía bastante agua fue aliviándola incesantemente; desfondó dos barricas de aguada que había sobre cubierta, echó el bote al agua con objeto de prolongar la otra ancla, lo que les fue impracticable

porque los golpes de mar le llevaron cuatro remos y dos baldes, dejando casi inutilizado el bote:

Y en esto recibieron el auxilio de una lancha con el práctico mayor del Puerto y un bote grande de Colindres, con lo cual se echó el anclote, arriando hasta setenta brazas de Guindalera; mas como el buque, sin embargo, fuese ganando hasta quedar en diez pies de agua, el Capitán deponente sufriese un golpe de gravedad en un costado, y el práctico manifestase que para salvar el cargamento y buque y aún las vidas era indispensable picar inmediatamente los cables y ver de tomar este puerto, así se verificó; y aunque con mucho trabajo volvieron a dar fondo en él a las cuatro de la tarde, donde se encuentran sin otra novedad que la de las pérdidas ya expresadas, y siguió en aumento las aguas:

Que tiene hombres a la bomba para su incesante alivio, y en la bajamar de hoy ha reconocido el buque, aunque no ha quedado enteramente en seco, y se ha observado que las aguas no sólo son bajas y bastantes, sino altas y de cubierta, y que se encuentra demasiadamente trabajando de la fuerza de las varada; y ha determinado finalmente dar parte a los cargadores, lo que ha verificado por medio de propio urgente, manteniéndose en este estado hasta su recolección, sin dejar un instante las bombas para que el cargamento no sea perjudicado:

En justificación a la certeza de este relato, presentó por testigos a Pastor de Luna Goytia, Pedro de Goicoechea y Antonio de Gauselu Arteaga, marineros de a bordo, de edad de cincuenta y seis, veinte y cinco y diez y siete años respectivos, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido; lo que les fue leído y se ratificaron en ello bajo el juramento prestado:

Y con efecto, por parte del mismo Capitán de prever las averías y perjuicios que en cualquiera concepto pueda haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos al Buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los Elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que haya lugar, según Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Antonio Oceja Conde, Don José Murcia y Don Juan Antonio Soto, vecinos de Santoña.

183.- QUECHEMARÍN “SAN ANTONIO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Martínez

Arqueo: 20 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Santander - Santoña, Limpias, Laredo y Rada

Carga: Maíz, azúcar, aguardiente y otros efectos

A. H. R. C: Legajo 5343 - 1842

El día 10 de junio de 1842, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Manuel Martínez, capitán del quechemarín español “**San Antonio**”, de la matrícula de Santander, porte de veinte toneladas y cuatro hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que sano el Buque de Quilla y Costados y bien pertrechado de lo necesario, salió el día de ayer a las tres y media de la mañana del Inmediato Puerto de Santander con carga de maíz, azúcar, Aguardiente y otros efectos con destino a éste de Santoña, y para entregar en el mismo, Limpias, Laredo, Rada y demás, y sin que en la travesía les ocurriese novedad particular dieron fondo en este puerto a las doce del mediodía:

Que así permanecieron hasta las tres de esta mañana, en que dirigieron el Buque a varar en la playa de cerca del presidio, sitio de costumbre, con objeto de proceder a la descarga; mas al poco tiempo de haberse verificado y empezado a bajar la marea se advirtió que hacía bastante agua el buque; dieron a la bomba incesantemente mas no pudieron remediarla como deseaban, porque entraba más de la que podían sacar:

Y en este estado han continuado, hasta que acabada de bajar la marea ha quedado en seco, disponiéndose a aliviarle de toda la carga posible antes que vuelva a subir, a fin de prever en lo posible perjuicios y averías que puedan irrogarse:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Francisco Madrazo, Juan de San Román y Simón Fernández, marineros de a bordo, de edad de treinta, veinte y ocho y diez y nueve años respective, quienes juramentados por Dios

Nuestro Señor y a una señal de cruz, conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido, lo que les fue leído; y se ratificaron en ello bajo el juramento prestado:

Y con objeto por parte del mismo Capitán, a fin de prevenir las averías y perjuicios que en cualquiera concepto pueden haberse seguido o se sigan al Buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo dichos perjuicios, sino de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que haya lugar, según las Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora."

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta Don Luis Iglesias, Don José Ortiz y Don José de Murcia, vecinos de Santoña.

AÑO 1843

184.- BERGANTÍN “GROG”

Nacionalidad: Ingresa

Capitán: Felipe Briard

Arqueo: 135 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: Oporto – Isla de Jersey

Carga: Sal y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5343 - 1843

El día 18 de enero de 1843 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Felipe Briard, capitán del bergantín inglés nombrado “**Grog**”, de porte de 135 toneladas, de la matrícula de Jersey y 12 hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las siete horas de la mañana del día veinte y seis de Diciembre último, sano el Buque de Quilla y Costados y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de Oporto con cargamento de Sal y otros efectos y destino a la Isla de Jersey, a la consignación de Don Santiago Rober, por cuenta de los Señores Hunt, Rorpe, Reage y Compañía:

Que siguieron sin novedad particular aunque con viento Sud Este no muy de perder el menor terreno posible:

Pero desgraciadamente se fue haciendo cada vez mayor el temporal, y a las tres de la mañana del día doce, hallándose a 44° 50' de latitud y 4° 58' de longitud, otro furioso temporal les rompió y llevó parte de la obra muerta y desarregló el cargamento, el que después arregló con palas por medio del más bonancible, hasta las dos de la tarde del día nueve del actual Enero en que, hallándose a la altura de 48° de latitud y 6° y 5' de longitud del Meridiano de Londres les cargó el mar con viento fresco de “Sudueste”, recibieron un golpe recio que les arrebató el foque pequeño y les obligó a poner a la capa, con objeto impetuoso trabajo:

Que contrariados siempre por los vientos, a las ocho de la mañana del día trece descubrieron tierra y reconocieron a Santander, donde era imposible la entrada porque rompía el mar del modo más horroroso, y con ese motivo se dirigieron a ver si les era posible tomar este de Santoña, y de unánime acuerdo de la tripulación fondearon guarecidos de la Peña del Fraile de este monte a las ocho de la noche del día catorce:

Que desde el momento imploraron auxilio por cuantos medios estuvieron a su alcance, y el día quince a las doce del mediodía llegó una lancha con Práctico, el cual abordó el buque y por su mandado se largó la ancla con cuarenta brazas de cadena, y desatrancó la lancha con el mayor riesgo de ser arrebatada por el mar, dejando el práctico a bordo, el cual trató de tomar el Puerto:

Pero como la borrasca se hiciese cada vez más furiosa, dio fondo con la mayor y la tercera a media milla del Puerto, habiendo perdido el foque; y como la tormenta

siguiese cada vez con mayor peligro de perderse el buque y sus vidas, a las dos y media de la tarde garraron sobre la barra; a las ocho, a bajamar, perdiendo el timón:

A las dos de la mañana del día diez y seis, por disposición del práctico se aligeró el buque echando al agua parte del cargamento, que sería como unas veinte toneladas, y trataron de salvarse con la lanchas de a bordo, pero no lo pudieron conseguir porque la impetuosidad del mar les arrojó otra vez sobre el buque y también fue arrebatada (la lancha) tan luego como subieron a bordo, viéndose precisados a ponerse sobre la arboladura y cofas para no ser arrastrados por los golpes de mar, como lo fue cuanto existía sobre la cubierta; y así permanecieron hasta las diez de la mañana del mismo día sin poder recibir ninguna clase de auxilio:

Que a la una de la tarde, algo más aplacado el mar llegaron dos lanchas con un anclote y calabrote, el que prolongaron a la parte del Norte, y se ocuparon más de dos horas en tender las espías para tratar de salvar al buque al Puerto; pero siéndoles imposible conseguirlo y bajando el mar, por disposición del Práctico y acuerdo de la tripulación abandonaron el buque, dejándole tan amarrado como les fue dable; y a las cuatro de la tarde, con las mismas lanchas de auxilio vinieron a tierra:

Que aquella noche siguió garreando el buque sobre la barra, rota la cadena a la (ancla) mayor con treinta brazas; y al amanecer del diez y siete, acompañado del Vice-Cónsul Inglés de este Puerto, a quien se presentó inmediatamente, fueron a reconocer el estado del buque, y como observasen que seguía garreando, sin embargo de tener dispuestas las lanchas de auxilio que aquí había, con acuerdo del Capitán del Puerto, persuadidos de que iba a zozobrar sobre la Playa de Laredo, se trasladó con el mismo Vice-Cónsul a dicha Villa de Laredo, en donde se proporcionaron nuevas lanchas de auxilio:

Se embarcó en una de ellas y con unas y otras se le remolcó y consiguió el feliz resultado de salvarse, fondeándose en este puerto a las cuatro de la tarde del mismo día de ayer, diez y siete, habiéndose perdido últimamente la tercera ancla con sesenta brazas de calabrote, sin observarse otra novedad en el casco que la de hacer alguna agua, de que se le alivia oportunamente:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos al Piloto de a bordo Juan Leduvich, de edad de veinte y nueve años, al segundo Juan de Gruchy de treinta y dos, y al marinero Jorge Gottiel, de veinte, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido.

Y con objeto por parte del mismo capitán de prevenir las averías y perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo y riesgo, sino de los cargadores, propietarios, aseguradores y demás que competa según Leyes y Código de Comercio, que a su favor implora.”

Fueron testigos al otorgamiento de la dramática escritura de protesta Don Juan de Hever, Don Antonio de Ocejo y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña, y el primero intérprete de inglés.

185.- BERGANTÍN-GOLETA “DESENGAÑO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Frade

Arqueo: 48 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Santoña – Tarragona y Barcelona

Carga: Trigo

A. H. R. C. Legajo 5343 - 1843

El día 5 de febrero de 1843 compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Frade, capitán del bergantín-goleta nombrado “**Desengaño**”, de porte de cuarenta y ocho toneladas, matrícula de Castropol y siete hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día primero del corriente y hora de las cinco de la tarde, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió de este puerto con viento bonancible cargado de trigo por consignación de Don Manuel Bringas, de Limpias, y destino a Tarragona y Barcelona, para entregar a Don Jaime Delmas en primer lugar, y en segundo a Don Camilo Amigo:

Pero con motivo del horroroso temporal del “norueste” que les cargó desde las diez de la noche del día tres, previo acuerdo de la tripulación se vio forzado a arribar a este puerto para salvar sus vidas y buque, por serles imposible resistir en el mar; mas no pudiendo tampoco conseguirlo, dieron fondo a su embocadero a cosa de las doce del día de ayer, cuatro:

Y se mantuvieron a bordo sin poder recibir ningún auxilio hasta las tres de la tarde, en que herido el deponente en el rostro y cabeza, y siéndoles imposible aguantar más sin grave peligro de sus vidas, previo igual acuerdo de la tripulación salieron a tierra en la lancha, en medio de los golpes más恐怖osos, y llegaron a esta costa auxiliados de otras dos lanchas a cosa de las cuatro de la tarde:

Y como en la actualidad no le permite el estado de su salud causar la oportuna protesta con los detalles correspondientes, a fin de poderlo verificar debidamente, pedía se le apuntase de ella al efecto, dentro de las veinte y cuatro horas prescritas por las Leyes.”

Fueron testigos del apunte para protesta de mar Don Joaquín Temes y Don Matías Martínez, vecinos de Santoña.

Días después, el 13 de dicho mes, volvió a comparecer el capitán Frade ante el mismo escribano, después de manifestar su apunte para la protesta de mar referida, manifestó lo siguiente:

“Que el día primero del corriente y hora de las cinco de la tarde, sano el Buque de quilla y costado y bien acondicionado y pertrechado, salió de este Puerto con viento bonancible, cargado de trigo por consignación de Don Manuel Bringas, de Limpias, y destino a Tarragona y Barcelona, para entregar en primer lugar a Don Jaime Delmas y en segundo a Don Camilo Amigo:

Que siguieron sin novedad particular hasta la mañana del día tres, en que les cargó el tiempo con viento O. NO. y obligó a tomar un rizo a la mayor y velacho, aferrando el juanete; a las dos de la tarde viraron en vuelta de afuera, mura por babor, y como continuase refrescando se tomó otros rizos a las antedichas velas y aferró el foque:

Que aunque con fuertes chubascos, viento fuerte y mar gruesa, que hacía trabajar bastante al buque, y notando que hacia agua, se picaron las bombas y metió el trinquete en la pasadera; a la siete, sobre un fuerte chubasco del O. se cargó y abrioló el trinquete, pasándose los tensadores, y quedándose a la capa corrida sin dejar de picar las bombas por notarse más agua:

A las nueve y media, otro fuerte chubasco desfondó el velacho dejándolos con las relingas, quedando a la capa con la mayor y trinquetilla hasta las diez, en que haciéndose más horroroso el temporal de viento y chubascos, les dejó zozobrantes en medio de la mar más gruesa, cuyos golpes les inundaban:

Que en vista del eminente peligro y previo acuerdo de la tripulación con arreglo a Ordenanza, se deshizo la capa y deliberó arribar a este puerto, como de mejor entrada para el salvamento de vidas, buque y carga; se echaron al agua para cortar nuevos peligros algunas maderas y otros efectos que se habían destriñado, gobernando el buque a disposición de los mares; y así continuaron hasta las doce, en que por la misma razón se arrojaron dos vergas, una de trinquete y otra de velacho, un mastelero de velacho, remos, pipas, un calabrote con su ancla, y demás que sólo contribuía al peligro:

Que a las seis de la mañana del cuatro se acrecentaron los peligros, por la mucha mar y viento, dando el buque fuertes guiñadas; y en una clara se descubrió el monte de esta Villa, como a cuatro millas:

Que al entrar al abrigo del Fraile, como la mar bajase se dio fondo con el ancla y cadena principal y se “atamigó” (ató) el cable en forma; mas en este estado se hicieron tan horrorosos los golpes de mar rompiendo por las proas, que sin permitirles darse fondo se vieron precisados a tomar la tabla de jarcia y subirse a la cofa para evitar ser arrebatados por los golpes que cruzaban de parte a parte:

Y así se aguantaron más de dos horas, hasta que viendo que se acercaba la noche y que las lanchas de auxilio no podían llegarse a tomarlo, temiendo irse a pique sobre la ancla, que seguía garreando, determinaron unánimemente, aprovechando un recalmeo de mar, bajar de la jarcia, tirar el bote al agua, picar las bozas de la Lancha, presentar los aparejos y esperar otro recalmeo; y a cuyo beneficio se arrojaron precipitadamente abandonando el buque a todo trance, como así feliz y milagrosamente lo verificaron, salvándose en la lancha y confiando en las de auxilio que estaban a la vista, aunque sin poderse aproximar:

Todos cuyos pormenores tiene, así mismo, declarados ante el Tribunal de Marina de este Distrito en Laredo en fecha once del actual, así como el piloto y demás individuos

de la tripulación, a cuyas disposiciones caso necesario se refiere, y no comparecen para esta protesta por aquella razón:

Y con objeto por parte de este Capitán de prever las averías y perjuicios que en cualquiera concepto se hayan seguido y se sigan por virtud de los acontecimientos al buque, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entienda por de su cuenta cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que competa, según Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta, Don Joaquín Temes y Don Pablo, vecinos de Santoña, y Don Ramón Carballo, vecino de Vigo.

186.- POLACRA-GOLETA “CONSTANCIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Berenguer

Arqueo: 73,5 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: Alicante – Gijón

Carga: Tabaco

A. H. R. C. Legajo 5343 - 1843

El día 28 de abril de 1843, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José Berenguer, capitán de la polacra-goleta española “**Constancia**”, de la matrícula de Alicante, de porte de setenta y tres toneladas y media y ocho hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cinco de la mañana del día cinco del corriente, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de Alicante con carga de tabaco y destino al de Gijón, por cuenta de la Hacienda pública:

Que aunque con vientos variables y algunos contrastes, siguieron siempre en rumbo de su destino sin novedad particular, hasta la una y media de la mañana del día veinte y tres en que, considerándose N. S. con el Cabo de Peñas, distancia nueve millas, se pusieron a la capa con objeto de reconocer al día el puerto de su destino, Gijón:

Que a las tres empezó a refrescar el viento reinante del N. O., con mar gruesa, cielo y horizonte achubascados; amaneció lloviendo y siendo cada vez más duro, mas sin embargo se aguantaron a la capa hasta las siete y media, en que cargando cada vez más el Mar y Viento, no descubriendo ningún puerto de la costa y notando que el buque trabajaba extraordinariamente y hacía ocho pulgadas de agua por hora, se vieron precisados a arribar en vuelta del E.

Aclarado un poco el horizonte a las once y descubierto al S. SE. Comillas, le abordaron a las once y media, tomando un Práctico de costa y ciñendo la mura de babor se aguantó para barlovento, con la mayor y velacho con rizos y el juanete y foque aferrados; siguiendo siempre el viento duro del N. O. y mar gruesa, viraron por avante a las cuatro ciñendo la mura de estribo:

Anocheció con los mismos semblantes y cambiaron de mura a las nueve, en que viraron para tierra y siguieron en vuelta de fuera, hasta las dos de la madrugada del veinte y cuatro en que viraron para tierra:

Amaneció este día con horizontes turbios y viento al O. duro y mar gruesa del N. O.; aclarando un poco a las cinco, el Práctico reconoció la punta Calderón, resultando habernos abatido las corrientes más de cuatro leguas durante la noche; y habiendo cargado a las seis y media un fuerte chubasco del N. O. les obligó a aferrar todo el aparejo y arribar para el E. con sola la trinquettilla, hasta las diez, que algo amainado largaron la mayor de capa y el velacho a todos los rizos, poniéndose a la capa y ciñendo la mura de babor; y así continuaron hasta que anocheció con el mismo viento duro de N. O., y se pasó toda la noche con frecuentes y fuertes aguaceros:

Amaneció el veinte y cinco, cielo y horizontes achubascados, con granizo y viento, y viraron en vuelta de tierra con objeto de reconocerla; y abonanzando algún tanto a las siete y media, reconoció el Práctico a las ocho el Cabo Mayor y demás señas de

Santander, y de común acuerdo de la tripulación reunida en Junta con arreglo a Ordenanza, se maniobró con objeto de tomar su puerto, mas no les fue posible:

Y a las nueve y media, como tres millas N. S. Cabo de Ajo, les cargó un fuerte chubasco que les rifó el foque, trinquettilla y trinquete cangrejo, que les forzó a arribar en demanda de este de Santoña, cuyo monte descubrieron; a las doce montaron la punta del Fraile donde recibieron a bordo el Práctico mayor de este Puerto, que les condujo sobre bordos al fondeadero frente al Castillo de San Carlos, donde anclaron a las dos, por ocho brazas arena, siendo imposible ganar dentro del Puerto a causa de la mucha corriente originada por las aguas del monte:

Y allí han continuado con práctico a bordo, hasta las diez y media de la noche del veinte y siete, que levadas anclas y con lancha de auxilio a remolque, se han dirigido al fondeadero de costumbre, en donde han dado fondo a las doce con dos anclas, habiéndosele admitido a libre plática por la Sanidad, y a las once del mismo día veinte y siete en el primer fondeadero:

Y no habiendo dejado un momento durante estos acontecimientos de aliviar el buque de las siete y ocho pulgadas de agua que hacía por hora, hasta el arribo en este puerto en que se notó su mucha disminución, razón que demuestra haber sido la causa de ella lo mucho que trabajaba el Buque:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don José Molina, Don Vicente Bol y Don Pascual Galbán, Piloto, contramaestre y marinero de a bordo, de edad de treinta y uno, treinta y seis y treinta, poco más o menos, respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda referido:

Y con objeto por parte de dicho Capitán de prever las averías y perjuicios que en cualquier concepto puedan haberse seguido, o se sigan, por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada, al buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los demás elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás que competía según las Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos al otorgamiento de la escritura de protesta Don Antonio de Ocejo, Don Fernando Martínez y Don Genaro Iglesias, vecinos y residentes en Santoña.

AÑO 1844

187.- LUGRE “JULIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Antonio de Erezurra

Arqueo: 76 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: Santa Cruz de Tenerife - Londres

Carga: Vino

A. H. R. C. Legajo 5343 - 1844

El día 9 de marzo de 1844 compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José Antonio de Erezurra, capitán del lugre español nombrado “Julia”, de la matrícula de Bilbao, de porte de setenta y seis toneladas y ocho hombres más de tripulación, causando la protesta para la que se apuntó el día veintiocho de febrero último a las nueve de la mañana, siguiente al de arribo a Santoña, y dentro de las veinticuatro horas que prevenía la Ley, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las dos horas de la tarde del día treinta de Diciembre del año próximo pasado de mil ochocientos cuarenta y tres, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela por cuenta de los Señores Bruce y Compañía, a la orden de los Señores G. L. Bruce y Compañía en el de Londres:

Siguiendo con viento variable S. SO. y sin ninguna novedad hasta el día catorce de Enero y su mañana, en que les entró el N. NE. muy recio, con mar sellada del primer cuadrante; con cuyo motivo se tomaron tres fajas de rizos al trinquete y dos a la Mayor, inclinando todo lo que les permitía el viento al segundo cuadrante, a pesar de lo cual se les cruzaban los golpes de proa a popa y por babor a estribo:

Que habiendo refrescado más, a las cinco de su tarde, con fuertes chubascos, se arrió el trinquete y puso el barco a la capa, con tres fajas de rizos a la mayor y la deriva al Sur; y así aguantaron con los mayores trabajos, hasta las nueve de la mañana del día diez y seis, que les permitió dar la vela con las dos mayores a dos fajas de rizos:

Y ya el día diez y ocho se llamó el viento al SE. bonancible y largaron todo el aparejo gobernando adentro; y así continuaron hasta las cinco de la mañana del día veinte y nueve, en que arreciando el viento NE. con mar gruesa y siendo imposible resistir la vela, se puso a la capa con la mayor a todos rizos arriba al O. SO., pasándoles de babor a estribo los golpes de mar:

Algo más aplacado, dieron vela con las dos mayores a tres fajas de rizos, y ya el día treinta y uno a las diez de su mañana dieron vista a los Altos de Viana, que reconocieron a las dos de su tarde.

Siguieron hasta la mañana del dos de febrero, en que afrescó extraordinariamente el viento N. y N. NE. y mar muy elevada; a las diez de su mañana dieron vista a las Islas de Vigo, y como por la tarde se presentasen los carices cada vez más tormentosos, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza determinaron unánimemente arribar al Puerto de Bayona de Galicia; y así lo verificaron a las cinco de aquella tarde, con práctico que tomaron:

Que allí permanecieron hasta la mañana del día quince, en que se dieron a la vela con viento Sur y luego SO., hasta el mediodía del veinte, en que descubierta la Isla de Sisarga demarcó hallarse en la latitud de $43^{\circ} 43'$ y la longitud $0^{\circ} 11' 10''$ del meridiano de París; se llamó el viento al O. SO. gobernando al N. NE., con celajes y horizontes achubascados y de mal cariz del cuarto cuadrante; sin embargo de lo cual siguieron gobernando a su destino con las dos mayores a dos fajas de rizos:

El veinte y uno al mediodía demarcó en latitud $45^{\circ} 43'$ y Longitud $0^{\circ} 11' 00''$ del meridiano de París, y siguieron el rumbo N. NE. con viento NO. Al anochecer del mismo día refrescó el viento, con mar brava del cuarto cuadrante, y dispuso tomar todos los rizos; y a las ocho de la misma noche, estando en esta disposición les entró un mar tan bravo que subiendo hasta medio de los palos les llevó el trinquete y la trinquetilla, y la obra muerta de Estribo:

Y siéndole absolutamente imposible aguantar sobre cubierta los furiosos golpes de mar que les ponían en el mayor peligro, se vieron forzados a tirar al mar el bote nuevo, que valía mil reales; cuatro remos, que valían ochenta reales; dos piezas de Estachas, una nueva de dos y media pulgadas, de ochenta brazas, y otra de dos

pulgadas y cien brazas, a tres cuartos de vida, que valían novecientos reales; poniendo
enseguida el barco a la capa:

Y así se aguantaron hasta la noche del día veinte y tres, que algo más aplacado mandó izar las velas nuevas que llevaba de respeto, tomados todos los rizos, dando a la vela a las diez de la dicha noche, con viento NO., bordada del Sur, con objeto de ver si podían arribar a algún Puerto de España:

Amaneció el día veinte y cuatro con viento aún más fresco y la mar elevadísima; a las ocho de la mañana les faltó el “arracamiento” del trinquete, y siéndoles imposible resistir ninguna mar se pusieron a la capa con deriva al S. SE.; al mediodía no había observación y apuntó, según estima, latitud 44° 40' N. y Longitud 0° 8' 29'' del meridiano de París; y así resistieron hasta media noche, en que dieron a la vela con el trinquete, tomados todos los rizos:

A las nueve de la mañana del día veinte y cinco descubrieron tierra, y reconocieron el Cabo de Peñas; al mediodía demarcó dicho Cabo al Sur en latitud 43° 48' y Longitud 8° 11' 0'' del citado meridiano; y después de haber acordado en Junta de tripulación arribar al primer Puerto que les fuese asequible, no siendo posible verificarlo en Gijón, Riba de Sella ni Santander a causa de los recios vientos y mar brava, siguieron con objeto de hacerlo en Castro, que tampoco pudieron realizarlo a causa del viento de travesía N. NE. que les acometió a las seis de la tarde del día veinte y siete, y por fin pudieron tomar este de Santoña a las doce de la misma noche, donde fondearon y han sido admitidos a libre plática:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Manuel Antonio de Lecona, Don Pedro de Landa y Don Matías de Azqueta, Piloto y marineros de a bordo, de edad de cuarenta y ocho, cuarenta y treinta años respective; quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán se ha referido:

Y con objeto por parte del mismo Capitán de prever las averías y perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido, por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores, y demás que competá según leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta Don Sebastián de Múgica, Don José de Murcia y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

188.- BERGANTÍN “BRILLANTE”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista Menchaca

Arqueo: 101 toneladas

Tripulación: y marineros

Origen – Destino: Santander – Matanzas (Isla de Cuba)

Carga: Harinas y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5343 - 1844

El 5 de noviembre de 1844 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Bautista Menchaca, capitán del bergantín español “Brillante”, de la matrícula de Santander, de ciento una toneladas y siete hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las ocho de la mañana del día treinta y uno de Octubre último, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, según resulta de la acta formalizada en el tiempo y forma prescrita por Ordenanza, salió del Puerto de Santander con carga de harinas y otros efectos y destino al de Matanzas, en la Isla de Cuba, por cuenta y a la orden de quien corresponda:

Que su salida se verificó con viento bonancible del S. y con otros variables; continuaron su navegación sin novedad hasta el Primero del corriente Noviembre, que hallándose al N. de Gijón como veinte y un millas, les sobrevino un furioso temporal del viento al O., que les obligó a correr en popa a palo seco en vuelta al E. hasta las cuatro de la tarde, en que habiendo cedido poco, aunque bastante tempestuoso, les permitió ponerse a la capa en vuelta del N. con la Gavia a todos rizos:

Amanecido el día dos viraron en vuelta del S, y continuaron hasta las once de la noche, en que volvieron a Virar en Vuelta del N.; mas como a las tres de la mañana del día tres se llamase el viento aún más tempestuoso al NO., acometiéndoles a golpes de mar de forma furiosa, volviendo a virar al SO., sin cuyo perjuicio, a las cuatro y media, más fuertes golpes por estribor les rompió la puerta de la cámara y anegó de agua toda la cubierta:

Y aunque inmediatamente cubrieron con encerados la rotura, no pudieron evitar que en la cámara se introdujese bastante agua, la cual achicaron con baldes y lampazos, fuera de la que no pasó por los sumideros del piso a la Santa Bárbara:

A las cinco de la mañana del mismo día, viendo que las borrascosas mares les ofendían extraordinariamente y que el temporal tenía aspecto de continuar, y que les era imposible arribar a Santander por la violencia del temporal, reunió en Junta la oficialidad con arreglo a Ordenanza y unánimemente determinaron verificarlos al Fraile de Santoña; con cuyo objeto corrieron en popa vuelta al S. E., con la Gavia a todos rizos y la trinquettilla, obteniendo anclar en dicho punto del Fraile a las dos y media de la tarde del mismo día tres:

Que a las cuatro de la mañana dieron principio a zarpar el ancla, cuya operación pudieron realizar a duras penas para las seis, y se pusieron en vela con las Gavias, trinquettilla, bergantina y trinquete a todos rizos, bordeando hasta las diez y media en que les abordó el Práctico; y como se hiciesen cargo de que continuaba el viento contrario, sin aspecto de bonanza, en la misma Junta deliberaron arribar a este Puerto de Santoña; y así lo realizaron, dando fondo en él por dirección del mismo práctico a las dos de su tarde, donde continúa:

En justificación de la certeza de ese relato, presentó a los testigos Don Juan López Zavala, segundo piloto y contramaestre de a bordo, al tercer Piloto Don Lesmes Lavín y al marinero Don Joaquín Andraca, mayores, de veinte y cinco, diez y nueve y veinte años respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda referido, lo que les fue leído:

Y con objeto por parte del mismo Capitán de prever los perjuicios que en cualquiera concepto puedan haberse seguido o se sigan por virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada al Buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de la de los cargadores, propietarios,

aseguradores y demás que competa según Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta Don José de Murcia, Don Juan Antonio Soto y Don Joaquín Temes, vecinos de Santoña.

AÑO 1845

189.- CORBETA “SANTANDER”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ramón de Aguirre

Arqueo: 232 toneladas

Tripulación: 18 marineros

Origen – Destino: La Habana – Santander

Carga: Azúcar, aguardiente y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5344 – 1845

El día 22 de enero de 1845, compareció a las siete de la mañana en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Ramón de Aguirre, capitán de la corbeta nombrada la “**Santander**”, de la matrícula de Santander, de porte de doscientos treinta y dos toneladas y dieciocho hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que en fecha tres de Diciembre último salió del Puerto de la Habana con destino al de Santander, con cargamento de Azúcar, Aguardiente, y otros efectos, a la orden de quien corresponda; y habiendo entrado de arribada forzosa en este Puerto el día doce del corriente, al siguiente trece causó la oportuna protesta, respecto a los acontecimientos hasta allí causados, lo que caso necesario ratifica:

Dijo, así mismo, que permaneció en este Puerto hasta el día diez y ocho del actual, en que habiendo amanecido despejado el horizonte, con buen tiempo al parecer según el barómetro, visto salir a pescar todas las Lanchas de Laredo, y tomado el dictamen del Práctico Don Celedonio Fonfría, levó anclas a las doce del mismo día con viento al S. E. y dos Lanchas de auxilio para salir de puntas, por entrar la ventolina floja; y a la una y media despidió las Lanchas quedando a bordo dicho Práctico.

Que así continuaron sin novedad hasta ponerse el sol, en que montado ya el Cabo Quejo y Langre se llamó el viento al S. SO. y mar gruesa al N. O., y a la vista de la farola de Cabo Mayor, gobernando en su demanda; y con este motivo se mantuvieron a barlovento toda la noche a efecto de conseguir el Puerto a la marea de la mañana del día diez y nueve; no pudieron verificarlo por haberse llamado el viento al S. calmoso, continuando siempre a sotavento y vuelta del Oeste, a fin de ver si le obtenía al día siguiente diez y nueve:

Y porque este día desgraciadamente amaneció fresco y de mal cariz, con mar tan gruesa del O. que estremecía al buque, haciéndole dar grandes Vezadas y balances, sin embargo de lo cual y con la Gavia a dos fajas de rizos siguieron costeando a la vista del Puerto y lo más próximo; hasta las cinco de la tarde que demarcaron Tina del Medio al S. O. del compás, distancia prudencial de diez millas:

Que anocheció de mal cariz y mar tan gruesa, que cada vez se hicieron mayores los balances y estremecimientos del casco y aparejo: a las seis y media un fuerte chubasco de viento les obligó a aferrar todo velamen quedándose sólo con la Gavia a tres rizos, trinquete con uno, trinquetilla y cangreja mayor; a las ocho aferraron el trinquete, a fin de aguantarse, y se pusieron a la capa para mantenerse a barlovento; pero por más esfuerzos que hicieron no pudieron conseguirlo, por haberles cargado el tiempo cada vez más tempestuoso, y pasaron la noche en este estado, cruzándoles los golpes de mar de parte a parte:

Que amaneció el veinte con el cielo y horizontes cerrados, mar insopportable y sin poder reconocer la tierra; a las diez de su mañana un terrible golpe de mar del N. O. causó tal estremecimiento que dejó dormido el Buque por estribo, llenando de agua toda la cubierta; y en tan crítico estado se picaron las rabizas de las Portas y se acudió a la bomba creyendo mucho agua, pero afortunadamente les animó el ver que no era con exceso:

Mas el estrago causado en el buque fue horroroso, pues se llevó las empavesadas de banda a banda, rindió la mesa de guarnición del palo trinquete, tapa y barraganetes, y en la bodega las cubas y cuerdas, entrando agua por diferentes partes, que sin duda

deberá haber causado averías en el cargamento, pero se resistió todo el buque en general, y hasta la cabeza del timón también se halló rendida; si bien se remedió al momento con trizas de chicotes y cuñas, sin embargo de continuar en el mayor conflicto y de haber arrojado al mar todo cuanto se encontraba nadando sobre cubierta:

Que a las once de esta mañana les volvió a entrar otro golpe de mar tan furioso como el anterior, les viró la Lancha con sus trincas arrojándola a la parte de estribor, destrincó parte de la madera de respeto, y se vieron precisados, para evitar mayores males, de arrojar al agua una verga de Gavia, un mastelero de velacho, tres "zavios", remos de la Lancha, botalones de alas y otra porción de guindaleras, drizas, escotas, calabrotes y varias perchas que se habían destrincado y encontraban sobre cubierta por de la cabezada, que metió el bauprés bajo del agua, se sintió el crujimiento del tendimiento de la verga mayor, se arrifó la trinqueta y el tajamar y se llevó varias tablas de banda a banda:

Que a las once y media saltó el viento al N. NO. convertido en huracán, y con objeto de evitar el peligro en que calculaban hallarse por su proximidad a las costa largaron el trinquete arrizado, mas al tiempo de desamarrarlo se arrifó por varias partes, así como la Gavia envergada:

Que en este estado les anocheció y a las ocho despejó un poco el horizonte, se abonanzó algo la mar y viento, y considerándose en la ensenada de Machichaco, para salir de tan eminente riesgo forzaron el buque cuanto les fue dable, largando mayor y redonda sobre rizos; y aunque les entraban bastantes golpes de mar pasaron la noche en estos términos; a las cuatro de la mañana del veinte y uno viraron en vuelta del O., y a las seis se largó todo el aparejo posible por haber abonanzado mar y viento:

Que amaneció dicho día veinte y uno con cielo y horizontes foscos y la mar aún gruesa; a las siete reconocieron a Machichaco N. y S. corregido, distancia siete millas, y hechos cargo de que les era imposible demandar el Puerto de su destino ni mantenerse en la mar en el estado que se encontraba el Buque, ni exponerse a mayores riesgos, reuníó en Junta la tripulación y oficialidad con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron arribar a este de Santoña, como de más fácil acceso:

Con este objeto aparejaron en su dirección, y felizmente a las once del mismo día se refugiaron al abrigo del Fraile; a las once y cuarto se tiraron dos cañonazos en aviso de las Lanchas de auxilio, las que tripuladas llegaron a las once y tres cuartos, y con auxilio de ellas dieron varias bordadas hasta conseguir fondear dentro de la barra, no pudiendo pasar de allí por el cansancio e inmenso trabajo de la gente:

Mas inmediatamente, los Comandantes del Paylebot y trincadura que se hallaban en el Puerto mandaron sus tripulantes con porción de calabrotes y estachas, y a las dos de la tarde finalmente consiguieron espiarse aunque bajaba la marea, y quedar completamente asegurados:

En comprobación de este relato presentó por testigos a Don Demetrio Crespo, Don José Guezala y Don José Fernández Campón, segundo, Piloto y marinero de a bordo, mayores de veinte y cinco años, quienes juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz con arreglo a derecho, declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda relacionado:

Y con objeto por el referido Capitán de prever las averías y perjuicios que en cualquier concepto puedan haberse seguido o se sigan, por unos de estos acontecimientos y forzosa nueva arribada al buque, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo dichos perjuicios, sino de la de los cargadores, propietarios, aseguradores y demás que haya lugar según las Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta Don Ramón de Santiuste, Don Antonio Mateos y Don Benito Somellera, vecinos de Santoña.

190.- QUECHEMARÍN “SANTA BÁRBARA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Miguel García de Bustelo

Arqueo: 26 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Cádiz – San Sebastián

Carga: Sal

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1845

El día 16 de abril de 1845 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Miguel García Bustelo, capitán del quechemarín español “**Santa Bárbara**”, de porte de veintiséis toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de Figueres, en Asturias, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las once de la mañana del día veinte y uno de Marzo último, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió del puerto de Cádiz con viento bonancible, con cargamento de Sal y destino a San Sebastián, de Vizcaya, por cuenta y a la orden de quien corresponda:

Y siguieron sin novedad particular hasta el día seis del corriente, en que les cargó un furioso temporal del Sur y “Norueste” contrastados, que les puso en el más eminent peligro; y después de haberle resistido hasta donde alcanzaron sus fuerzas, faltos de la verga mayor y la su gavia y rota también la vela mayor, se vieron precisados a arribar a Castro Pol a las tres de la mañana del día ocho del mismo, con auxilio de lancha y Práctico; y allí se repusieron y permanecieron hasta las ocho de la mañana del día trece, en que volvieron a dar a la vela para su destino, con viento Sudoeste bonancible:

Que continuaron también sin novedad hasta las dos de la mañana del día catorce, que hallándose sobre la Requejada les entró el viento al Noroeste fresco y les obligó a arriar la mayor y tomar dos rizos al trinquete; con cuyas maniobras continuaron hasta el amanecer del mismo día, que ya se hizo irresistible, y con mil trabajos pudieron guarecerse al abrigo del fondeadero del Fraile de este Puerto, siendo como las dos de la tarde:

Que allí permanecieron toda la noche, y a las ocho de la mañana de ayer, quince, viendo que cada vez se hacía más furioso el temporal del Norte, con mar tan grande que les tragaba, y persuadidos de que no podían continuar sin eminent riesgo de perderse, reunieron en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron arribar a este Puerto:

Y para ello trataron de levar el ancla, pero les faltó la cadena por la irresistible fuerza del mar, la cual quedó boyando con treinta brazas, y en el momento dieron la vela

mayor en demanda del Puerto; más también se la rompió por medio una rifada de viento y chubasco:

Que en este estado les abordó felizmente el Práctico de puerto con Lancha de auxilio, con cuya ayuda y aparejado el trinquete y la mesana fueron tomando Puerto; mas como estaba perdida ya la marea de la mañana, hubieron de fondear nuevamente bajo el Castillo de San Carlos con la ancla de forma y la tercera, quedando el Práctico a bordo, hasta que llegada nuevamente la Lancha de auxilio volvieron a levar en la marea de la tarde, y por fin dieron fondo dentro de Puerto a las ocho de la noche de ayer:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos al Piloto Don Francisco Suárez Cartabio, y a los marineros de a bordo Don Francisco Blanco Casariego y Don Pedro Méndez de Granda, de edad de veinte y dos, cuarenta y dos, y diez y ocho años respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán se ha referido.”

Y el capitán García de Bustelo hizo la fórmula usual de protesta, siendo testigos del otorgamiento de la escritura Don Manuel Buján, Don Juan Antonio Soto y Don Ignacio Zamácola, vecinos de Santoña.

191.- BERGANTÍN-GOLETA “BONIFACIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Juan Ramón de Cortina

Arqueo: 146 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: Bilbao – Puerto Rico y La Habana

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1845

El 24 de diciembre de 1845 compareció en Santoña a las tres de la tarde, ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Ramón de Cortina, capitán del bergantín-goleta español nombrado “**Bonifacia**”, de la matrícula de Bilbao, de ciento cuarenta y seis toneladas y doce hombres de tripulación, quien manifestó lo siguiente:

“Que a las cuatro y media de la tarde del día trece del actual, sano el buque de Quilla y Costados y bien acondicionado y pertrechado, con viento Les Nordeste bonancible, salió del Puerto de Bilbao con cargamento de Harinas, por cuenta de Don Juan Antonio de Urigüen y destino a Puerto Rico y La Habana, siguiendo sin novedad particular en rumbo de su destino, aún con algunos contrastes:

Hasta las cuatro de la tarde del día diez y siete, que estando a la altura de 43° 50' N., vista la boca de Rivadeo, les cargó en viento del tercer y cuarto cuadrante con mucha mar, lo que les obligó a tomar dos fajas de rizos al velacho, y aferrar las escandalera, juanete y foque; a las once de la noche aferraron también el trinquete y se pusieron a la capa con la mayor y trinquetilla y todos rizos:

Que en estos términos amaneció el diez y ocho con mal cariz y los mismos vientos, aunque algo más flojos, y a las ocho de su mañana largaron el trinquete y velacho a todos rizos en rumbo al tercer cuadrante; se observó la misma latitud, y a las dos de la tarde viraron en vuelta del primer cuadrante a la vista del Puerto de Vivero, Sudoeste del compás, distancia seis millas; a las tres se echó abajo el mastelero de Escandalera y enseguida el juanete, anocheciendo cielo y horizontes oscuros, y mar tan gruesa que hacía extraordinariamente trabajar al buque:

Les amaneció el diez y nueve con la novedad de hacer dos pulgadas de agua por hora, la que se alivió sin intermisión, y en los mismos términos se observó a las doce en latitud 44° 22' N.:

A las tres de la tarde, el viento y mares casi irresistibles, puso en el mayor peligro porque sus golpes les cruzaban de banda a banda, en términos de quedar zozobrados sobre la de estribor, y les arrebató la mayor obligándole a cargar el resto de las velas y ponerse en vuelta del 3er. cuadrante, dando salida en Popa al Buque a fin de descargar el agua de cubierta:

A las tres y media se reconoció haber aumentado el agua hasta seis pulgadas por hora, que se siguió aliviando sin intermisión, anocheciendo de mal cariz; a las ocho se

pudo envergar otra mayor a fin de dar proa a las mares, quedándose con sólo ella a todos rizos, capeando en vuelta del 3er. cuadrante; y así se pasó la noche:

El veinte amaneció en los mismo términos; a las doce demoraron al Sur el Puerto de Gijón, distancia siete millas, y convencidos de que les era forzoso arribar por no poderse aguantar en la mar, pero que no podía hacerlo a ningún puerto de Barlovento, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente hacerlo al de Santander u otro de Sotavento que les fuese dable obtener; y con este objeto siguieron en vuelta de afuera a fin de no pasarle, anocheciendo corrido en aguas, con viento recio y mar gruesa; a las doce se llamó el viento poco más al norte pero sumamente impetuoso, y pasaron la noche sin dejar de achicar las bombas:

El veinte y uno amaneció algo más claro, pero el mismo viento y mares; a las diez de su mañana, siguiendo siempre en vuelta de afuera recibieron un furioso golpe de mar que llevó la cubierta, dejando el barco muerto durante un minuto y llevándoles el foque aferrado y la trinquetilla larga, lo que les obligó a desfondar la aguada de sobre cubierta; largaron en este estado el Pollacrón sobre un rizo hasta poner lista la otra trinquetilla; y apenas envergada ésta, la furia del viento les arrebató el Pollacrón:

A las doce se observó en latitud 43° 41' N.; siguieron en vuelta del Este con el viento nordeste, hasta las cuatro de la mañana del día veinte y dos, que viraron el vuelta del Oeste, demandando a las doce la boca del Puerto de Riva de Sella al Sur, 62° 30' Oeste, observando al mismo tiempo en latitud N. 43° 36'; a las cuatro de la tarde se viró en vuelta del Norte para demorarse hasta la madrugada sin pasar la farola, anocheciendo con mal cariz; a las diez de la noche se volvió a virar en vuelta de tierra, a causa de la fortaleza del viento; y a las doce demoraron dicha farola al Sueste, cuarto el Este del compás, en cuya hora viraron en vuelta del Norte:

A las tres de la mañana del día veinte y tres, viendo que les era imposible coger puerto en Santander a causa del recio viento y mares gruesas, se decidió en Junta de tripulación hacerlo a la Barra de Bilbao, y con este objeto se dio a andar el buque con sola la trinquetilla, y amaneció todo cerrado; y al poco tiempo se dio vista al Cabo de Quejo y monte de este Puerto de Santoña; y como lo considerasen de más fácil acceso, mejor entrada y menos peligroso que el de la Barra de Bilbao, de acuerdo igualmente con la tripulación dieron fondo con la mayor al abrigo del Fraile, siendo la hora de las nueve y media de la mañana:

Se dispararon acto continuo dos cañonazos en demanda de auxilio, y como llegase la hora de las dos de la tarde sin habersele asistido, se mandó en su busca al bote con

cuatro hombres, los que no parecieron en toda la misma tarde, por cuyo motivo, y siendo el viento cada vez más recio se dio fondo a la segunda (ancla) y así se pasó la noche:

A las cinco de la mañana de hoy, veinte y cuatro, llegaron los marineros con el Práctico Don Celedonio Fonfría y dos lanchas de auxilio de veinte hombres cada una, pertenecientes a este Puerto y a la trincadura guarda costas nombrada “**Benigna**”, con su comandante Don José Guillén, y como según el dictamen del mismo práctico era impracticable poder tomar sin eminente peligro la barra de Bilbao a causa de la fuerza del viento, cerrazón y muchas mares, auxiliados de las mismas lanchas dieron principio a levar anclas para entrar en este Puerto, y sólo consiguieron levar la una con una uña rota, dejando boyada la otra con setenta y cinco brazas de cadena, por no permitir tomarla las marejadas:

Y a remolque de dichas Lanchas y el posible aparejo, dieron fondo dentro del Puerto a las diez y media con la ancla rota y dos anclotes, sin haber dejado ni dejar un momento de aliviar el agua de bomba desde que se observó, y acto continuo pasó a pedir auxilio de anclas a los buques de esta Ría, para lo cual subió a Limpias en una lancha esquifada, y Don Miguel Antonio Menderona, Capitán del Bergantín nombrado “**El Sí**” le facilitó la de la esperanza, con la cual se fondeó, así mismo, a las dos de la tarde.”

En justificación de la certeza del relato del capitán declararon el piloto Juan Antonio Sarría, el tercero Don Eugenio Sarría, y el marinero Don Juan Bautista Ibarra, el primero y último mayores de treinta años, y el segundo de veinte y seis. Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Sebastián de Múgica, Don Juan Antonio Soto, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

AÑO 1846

192.- GALEÓN “CRISTINO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Lariño

Arqueo: 15 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Muros (La Coruña) - Bilbao

Carga: Sardinas, arenques y grasa

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1846

El 24 de marzo de 1846, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Manuel Lariño, capitán del galeón español nombrado “**Cristino**”, de la matrícula de Muros, de porte de quince toneladas y cuatro hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día tres del corriente y hora de las cuatro y media de la mañana, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, reinando viento Sur Sudoeste bonancible salió de dicho Puerto de Muros con cargamento de Sardina, Arenque y Grasa por cuenta de varios, para entregar a Don Eustaquio de Vengoa, del comercio de Bilbao; mas como a las pocas horas se cargase demasiado el tiempo y mar con cariz achubascados, se vieron forzados de arribar en el mismo día en el de Camariñas:

Que allí permanecieron hasta el día catorce y hora de las ocho de su mañana en que se dieron a la vela con noroeste; cambió al sudoeste a cosa de las nueve de su mañana en que, hallándose como a seis millas del Cabo Viriño les cargó el norte recio con chubascos, pedruscos y mares tan gruesas que les obligó a dirigirse en demanda del Puerto de Gijón, donde arribaron a la una y media de la tarde con otras embarcaciones que se dirigían al Este:

Que a las ocho y media de la mañana del día veinte y dos salieron de Gijón con Vendaval bonancible, el cual cambió al Noroeste a cosa de la una de la tarde; se aferró la mayor y con el trinquete a todos rizos fueron recibiéndole con bastante peligro porque la mar era inmensa y sus golpes les cruzaban de banda a banda:

Mas a las seis y media de la misma tarde se hicieron tan repetidos que se consintieron perdidos, pues uno de ellos anegó el buque, se llevó parte de la madera trincada en sobre cubierta y les arrancó el timón con su codaste, desguarniendo los lises:

Que en tan crítico estado, y habiendo quedado el Buque sin gobierno, su primer cuidado fue cargarse sobre el timón, el cual felizmente pudieron sujetar con algunas trincas, arriaron el trinquete y largaron la trinquetilla, a fin de ver si se podía sujetar algo el Buque, cuyas cabezadas les tenía en una continua zozobra:

Que a las once de la noche cedió algún tanto, mas al amanecer del veinte y tres volvieron los chubascos aunque menos recios; y finalmente que como a las cinco de la tarde se hallasen a la vista de este Puerto de Santoña, siéndoles imposible pasar la noche en el mar según el estado que se encontraban, y considerándole como el de más fácil acceso a la costa, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, así como en las arribadas anteriores, deliberaron refugiarse en él, y felizmente lo consiguieron a eso de las diez de la noche:

En Justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Francisco Lago, Martín Lucio y Miguel Acosta, Piloto y Marineros de a bordo, mayores de edad, quienes juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda referido, lo que les fue leído.”

Después de la consabida fórmula de protesta por parte del capitán, firmaron la escritura de protesta por testigos Don Juan Antonio Soto, Don Ignacio Zamácola, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

I93.- BARCA “JESUSA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro de Goycooechea

Arqueo: 510 toneladas

Tripulación: 15 marineros

Origen – Destino: Guayaquil – Bilbao

Carga: Cacao a granel

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1846

El 10 de mayo de 1846, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Pedro de Goicoechea, capitán de la barca española nombrada “**Jesusa**”, de la matrícula de Bilbao, de porte de quinientas diez toneladas y quince hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día veinte y dos de diciembre del año próximo pasado de mil ochocientos cuarenta y cinco y hora de las tres y media de su tarde, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió de Guayaquil con cargamento de cacao a granel y destino al Puerto de Bilbao, a la orden de Don Jesús de Echevarria y la Llana, habiendo desembarcado de aquel gran Río sin ningún incidente el día veinte y seis del mismo:

Que en el mismo estado y rumbo de su destino, continuaron sin novedad particular hasta el día veinte y tres de Enero del presente año y hora de las nueve de su mañana, en que les cargó un furioso viento huracanado del S. SE. con mar tan excesivamente gruesa y borrascosa, que a pesar de haber puesto el buque a la capa con sólo la Gavia se sumergía el buque a cada momento, haciéndole trabajar de un modo violento y peligroso; con cuyo motivo tuvieron la precaución de dar a la Bomba, la cual marcó bastante agua, y si bien les fue imposible graduar sus pulgadas por los repetidos balances, dispuso se achicase inmediatamente:

Que a las veinte horas se aplacó felizmente la violencia del huracán, y con precisión se observó que el buque continuaba haciendo de dos a tres pulgadas de agua por

hora, la cual con corta diferencia o alteración, según ofendía más o menos el tiempo, se ha seguido durante toda la navegación; y por consiguiente no ha dejado de darse a la bomba de cuatro en cuatro horas sin intermisión; hasta el día de ayer en que, sin haberles ocurrido otra novedad particular o digna de citarse, fondearon en este puerto a las dos de la tarde, auxiliados de Lancha y Práctico; y fueron admitidos a libre plática a las tres de la misma tarde:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Antonio de Basagoytia, Don Antonio Alegria y Don Juan Antonio Abaroa, Piloto, tercero y agregado de a bordo, de edad de treinta y seis; treinta y cuatro; y diez y nueve años respectivamente, quienes Juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda referido, lo que se les leyó.”

Después de la fórmula de protesta por parte del capitán Goicoechea, firmaron como testigos de la escritura Don José Murcia, Don Juan Antonio Soto, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

194.- QUECHEMARIN “EDUARDO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista Sustacha

Arqueo: 37 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Carril (La Coruña) – Santander

Carga: Maíz

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1846

El día 7 de agosto de 1846 compareció en Santoña a las diez de la mañana ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Bautista

Sustacha, capitán del quechemarín español nombrado “**Eduardo**”, de porte de treinta y siete toneladas y cinco hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que entre cuatro y cinco de la mañana del día quince de Julio último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió con Práctico del Puerto de Carril cargado de maíz para entregar en el de Santander a los Señores Huidobro y Revilla; y como a cosa de las cuatro de la tarde del mismo día les cargase un viento norte demasiado fuerte y mucha mar, reunida en Junta la tripulación deliberaron unánimemente arribar al de Aldaro, donde efectivamente lo verificaron, dando fondo a las siete:

Que allí permanecieron hasta el día primero del actual y hora de las cinco de la mañana, en que se volvieron a dar a la vela con viento al Sudoeste bonancible, continuando sin novedad en rumbo de su destino hasta el día de ayer, seis, y hora de las cinco de la mañana, que hallándose demorados sobre el monte de San Pedro y Virgen del Mar, como seis millas Norte al Cabo Mayor, con objeto de aguardar la marea, les cargó un furioso temporal del O. Noroeste que les puso en el mayor peligro, recibiendo dos fuertes golpes de mar que les anegó la cubierta, rindió el cargamento a la parte de estribo y haciendo zozobrar el Buque:

Que en este estado arriaron la mayor y el trinquete, que estaban a dos fajas de rizos, arribaron en Popa con sólo la trinquetilla para desahogar la cubierta, por ser imposible recibir el viento; reconocieron la bomba y hallaron que hacía de doce a catorce pulgadas de agua por hora, de la que se alivió sin intermisión; y siguieron en popa hasta las siete de la misma mañana que volvieron aizar el trinquete a todos Rizos, para evitar los incisantes golpes de mar de que se veían ofendidos:

Que a eso de las nueve abonanzó aunque poco la fuerza del temporal, y convencidos de que los era imposible tomar el puerto de su destino, Santander, porque le tenían rebasado considerablemente; y que este de Santoña les era el de más fácil acceso, y que el propio tiempo les era también el más cómodo para la posible arribada, reunieron en Junta la tripulación con arreglo a ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a él:

Y al efecto, cargaron la mayor arrizada y le consiguieron, dando fondo a las doce y media y fueron admitidos a libre plática, sin haber dejado un momento de aliviar el agua de bomba, cuya disminución se notó desde el momento que se empaparon y no fueron tan violentos los golpes de mar:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Antonio Vidaurrezaga, mayor de veinte y cinco años; Don Francisco Cortina, de veinte y uno; y Don Ignacio Ugarte, de veinte, todos individuos de a bordo, quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda referido, lo que les fue leído.”

Después de causar el capitán Sustacha la oportuna protesta de mar, firmaron como testigos de la escritura Don Pedro Rocillo, Don Agustín de Murcia, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

195.- BERGANTÍN “SERAFÍN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Antonio de Rentería

Arqueo: 145 toneladas

Tripulación: 13 marineros

Origen – Destino: Santander – La Habana

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1846

El 15 de octubre de 1846 a las nueve de la mañana, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José Antonio de Rentería, capitán del bergantín mercante español nombrado **“Serafín”**, de ciento cuarenta y cinco toneladas y trece hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que entre once y doce de la mañana del día once del corriente, sano el Buque de quilla y costados, bien acondicionado y pertrechado y auxiliado de Práctico y Lancha, salió del inmediato Puerto de Santander cargado de Harinas para Don Antonio Cortiguera, con destino y para entregar en el de La Habana a Don Pedro Martínez:

Que a la una y media les dejó el Práctico fuera de Puntas, más a las tres y casi imprevisiblemente se mudó el viento al N., con un recio chubasco alto que les obligó a ferrar todo aparejo, y con sólo las gavia a tres rizos y la trinquettilla viraron en vuelta del Primer cuadrante; y así continuaron hasta las ocho de la noche que cambiaron en vuelta del tercero; mas apenas transcurridos quince minutos tuvieron que volver a virar al Primero a causa de que los obenques del trinquete y las burdas del Velacho se habían aflojado, en términos que la arboladura del Palo de Proa estaba sin la menor sujeción:

Que a las doce de la mañana, asegurada Provisionalmente la Gavia, se volvieron a poner en vuelta del tercer cuadrante, de modo que a las cinco de la mañana del día doce rindieron las viradas sobre el Cabo de Quejo; y aclarado el día con horizontes, viento, cariz y mar peor aún que el anterior, determinaron guarecerse, si les era posible, al fondeado del Fraile, de este Puerto de Santoña:

Y en consecuencia maniobraron en su demanda, consiguiéndole felizmente a las ocho, auxiliados de Práctico, dando fondo con la esperanza y sesenta brazas de cadena fuera del escobén, echando abajo seguidamente masteleros y juanetes, y picando las bombas cada quince minutos, pues se observaron hasta treinta y dos pulgadas de agua, a causa sin duda de lo mucho que había trabajado el Buque con tan recio, violento y continuado temporal de viento, chubascos y confrontadas mares:

Que en este estado, y sin dejar de aliviar el agua las Bombas, continuaron el mismo día doce y el trece, y habiendo amanecido ayer catorce algo más blando, con dictamen del Práctico que continuaba a bordo desde el doce, y previo acuerdo de la tripulación reunida en Junta con arreglo a Ordenanza, deliberaron arribar dentro de este Puerto; y así lo verificaron a las once de la mañana fondeando frente del fuerte de Isabel Segunda, donde se encuentran, habiendo disminuido el agua de bombas a su estado natural:

En justificación de la certeza de este relato, presentó dicho capitán a los testigos Don Martín de Ansoteagui, Don Bautista Arrasate y Don Manuel Antonio de Aldama, segundo, Piloto y tercero de a bordo, mayores de veinte y cinco años, quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda expresado, lo que les fue leído.”

Después de la fórmula de protesta expresada por el capitán, firmaron la oportuna escritura como testigos Don Ángel Astobiza, vecino de Portugalete; Don Juan Bautista de Aguirre, vecino de Barrica; y Don Manuel de Larrazábal, vecino de Urdúliz.

196.- BERGANTÍN “JOVEN RICARDO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro de la Peyra

Arqueo: 109,5 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Santander – Santiago de Cuba

Carga: Harinas y habichuelas

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1846

El 23 de diciembre de 1846 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Pedro de la Peyra, capitán del bergantín mercante español nombrado “**Joven Ricardo**”, de la matrícula de Santander, de ciento nueve toneladas y media y nueve marineros de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las tres de la tarde del día diez y nueve del corriente, sano el Buque de quilla y costados, bien acondicionado y pertrechado, salió con viento al Este flojo de dicho Puerto de Santander cargado de Harinas y Habichuelas por cuenta de los Señores Porrúa e hijo, y destino a Santiago de Cuba, para entregar a los Señores Pons y Zuigla, siguiendo sin novedad particular en rumbo de su destino hasta las diez de la noche del día veinte, que cambió el viento al Sudoeste, con gruesa mar al Norte:

Que al amanecer del veinte y uno, viendo que el viento y mar se hacían cada vez más irresistibles, viraron en vuelta de tierra con objeto de tomar Puerto; a las tres de la tarde del mismo veinte y uno quedó calma el viento, pero la mar del Oeste cada vez más gruesa, demarcando a las cuatro Cabo de Lastres al Sudoeste, a muy mal cariz, y se tomaron dos fajas de rizos a las gavias, por haberse vuelto a enfurecer el viento, en términos que a las siete un recio golpe de mar destrozó el tajamar llevándose la figura de Proa; y a las ocho, no pudiendo resistir el mar y viento del Oeste se pusieron a la Capa con sólo la Gavia a dos fajas:

Que a las cuatro de la mañana del veinte y dos, un fuerte chubasco les rifó la Gavia, y en aquel momento otro recio golpe de mar anegó de agua el Buque, la que Desaguaron inmediatamente del mejor modo posible; y sondeada la Bomba, que hasta entonces no había tenido ninguna agua, se hallaron diez y seis pulgadas, y también se achicó inmediatamente sin que después se hubiese vuelto a notar más:

Que amaneció el expresado día veinte y dos también de mal cariz, viento fresco y mucha mar; y enseguida viraron en vuelta de tierra, largando al punto el trinquete y la trinquetilla con ánimo de tomar puerto; y en su consecuencia, hallándose a las doce sotavento con Santander Norte Sur, de Quejo siete millas, y viendo que este Puerto de Santoña les era el de más fácil acceso, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron arribar a él; y así lo verificaron auxiliados de Lancha y Práctico, dando fondo a las cuatro y media de la tarde:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Venancio Tijero, Don José Lamela y Don Juan Triay, Piloto, contramaestre y marinero de a bordo, quienes juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda referido.”

Después de la fórmula de protesta por parte del capitán Peyra, firmaron como testigos del otorgamiento de la escritura, Don José Félix de San Juan, Don Juan de Murcia y Don Fernando Martínez, uno mayor de veintiún años y los otros dos mayores de sesenta y cinco, todos vecinos de Santoña.

AÑO 1847

197.- LANCHA “CARMEN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Celedonio Goycochea

Arqueo: 14 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Tina Mayor – Santander

Carga: Duelas

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1847

A las nueve de la mañana del día 26 de enero de 1847, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Celedonio de Goicoechea, capitán de la lancha española nombrada “**Carmen**”, de porte de catorce toneladas y siete hombres de tripulación, de la matrícula de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las ocho de la noche del día veinte y cuatro del actual, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado, salió con viento terral del Puerto de Tina Mayor con carga de Duela por cuenta de Don Manuel Sánchez Portillo, para entregar a Don Javier López Bustamante, del Comercio de Santander; y siguieron sin novedad particular el rumbo de su destino, hasta las once y media de la misma noche, que les obligó a ferrar la Mayor y trinquete, quedando sólo con el Borriquete arrizado:

Que en este estado pudieron ir resistiendo el temporal hasta cosa de las dos de la mañana de ayer, veinte y cinco, en que siéndoles imposible aguantar los fuertes golpes de mar con que se anegaba la Lancha, sin que bastase a su alivio la bomba en achicadoras, a que estaban dedicados incesantemente, de acuerdo con la tripulación se vieron precisados a echar al agua como una cuarta parte de la carga, poco más o menos, lo cual disminuyó la eminencia del peligro, y aunque siempre con bastante (peligro) continuaron hasta el amanecer que calmó algo el temporal, pero no el contraste de las mares y las fuertes corrientes del Oeste:

Que a las siete y media de la misma mañana del veinte y cinco, se hallaban a la vista de Santander, pidiendo socorro con bandera al tope; pero como no le recibiesen a pesar de que debieron ser reconocidos por el atalayero, no habiendo entrada y siendo del mayor peligro su permanencia en aquel punto, deliberó también de acuerdo con la tripulación arreglado a Ordenanza, el arribar a este de Santoña, como de más fácil acceso, en cuya demanda salieron de nueve a nueve y media y entraron en él sin la menor novedad a las dos y media de la tarde:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don José Joaquín de Ituarte, Don José María de Galdoz, y Don Francisco Fernández, todos de a bordo, mayores de veinte y cinco años, quienes juramentados conforme a derecho, declararon por cierto cuanto por dicho Patrón queda relacionado.”

Después de la fórmula de protesta por parte del capitán, firmaron como testigos del otorgamiento de la escritura Don Pablo de Córdoba, Don Fernando Martínez y Don Juan José Roiz, vecinos y residente en Santoña.

198.- BERGANTÍN “DOS MARINOS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Rafael Gómez

Arqueo: 116 toneladas

Tripulación: 14 marineros

Origen – Destino: Santander – La Habana

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1847

A las once de la mañana del día 27 de enero de 1847 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Rafael Gómez, capitán del bergantín mercante español nombrado **“Dos Marininos”**, de la matrícula de Santander, de ciento diez y seis toneladas y catorce hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las dos de la tarde del actual, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió con tiempo bonancible calmoso de citado Puerto de Santander con carga de Harinas por cuenta de Don Fernando de Albear, de aquel comercio, para entregar a Don José Solano Albear, en el de La Habana; y dos pasajeros con destino a la misma Ciudad; siguiendo sin novedad en rumbo de su destino, hasta el día trece que se llamó el viento al SO. fresco, y tuvieron que aferrar juanetes:

Mas como a las cinco y media continuase refrescando cada vez más, se tomaron dos fajas a las Gavias y se aferraron la Mayor, foque y Bergantina; anocheció de muy mal cariz, y a las diez se quedaron a la Capa con la Gavia y trinquetilla:

Que amaneció el catorce con celajes borrascosos, amenazando temporal; y como se hallasen a la vista de Riba de Sella, a las diez se reunió con la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron arribar al mismo puerto, y así lo verificaron

aquel día sin contratiempo particular; después de lo cual se declaró efectivamente el temporal, sin abonanzar hasta el día diez y nueve:

Que a las cinco de la tarde del día diez y nueve se volvieron a dar a la vela con terral bonancible, y continuaron su derrota hasta las ocho del día veinte y dos, que estando N. S. con el Cabo Ortegal se llamó el viento al SO. fresco, lo que les obligó a ferrar juanetes y tomar dos fajas a las gavias; mas como al medio día siguiese en aumento quedaron a la capa con la Gavia, descubriendose en aquella hora alguna agua del Buque en su Bomba, la que se picó inmediatamente:

Que continuaron aguantándose en el mismo estado, y con aumento de agua a consecuencia de lo que trabajaba el Buque, hasta las ocho de la mañana del veinte; y aunque un fuerte golpe de mar dejó el Buque entre dos aguas; y como tal estado fuese de eminente peligro, dieron la Popa al viento corriendo a su discreción hasta el amanecer del veinte y cinco, que estando a la boca de Llanes abonanzó algún tanto, en términos que a las diez les permitió largar todo aparejo en vuelta de fuera:

A las doce se llamó el Nordeste aunque con mucha mar del NO. y continuaron viaje; pero a las cinco de la tarde, desgraciadamente les entró un furioso chubasco del NO. que les hizo descargar todo aparejo, dejando el Buque Zozobrado por estribor, sin querer obedecer al timón, durando la evidencia de su peligrosa situación cerca de un cuarto de hora, al cabo del cual y en fuerza de menear la caña se puso a la vía, corriendo a discreción del temporal:

Que a las doce de la noche, en medio de este mar encrespado, viento huracanado, y después de un recio chubasco se avistó la Farola de Santander, lo que les determinó a esforzar lo posible para mantenerse a Barlovento, y se pusieron a la capa:

Que les amaneció el veinte y seis con algún aumento de agua, a consecuencia de lo mucho que había trabajado el buque, malos cariz; y a la vista de Cabo Mayor maniobraron en vuelta del Puerto, previo acuerdo en Junta de arribar a él, y como les hiciesen señas en el Castillo para no entrar por estar la barra muy mala, se dirigieron a éste de Santoña como más próximo y de más fácil acceso; pero al estar cerca del monte se llamó el viento a SE. y dieron rumbo a Santander, el cual cambiaron nuevamente al estar con Quintres, por llamarse el viento a NO., y consiguieron en éste Puerto a las doce de la noche, habiéndose desfondado el foque en una de las viradas para su arribo.

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos al Piloto Don Eusebio Sierra, de edad de veinte y dos años; al contramaestre Don Domingo García, de otros treinta y seis; y al Agregado Don Gabino Gómez, de treinta y dos, quienes

Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz, conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, lo que les fue leído, y doy fe.”

Después de la fórmula de protesta del capitán, firmaron como testigos de la escritura Don José Félix de San Juan, Don Manuel Antonio Sola, y Don Sebastián de Múgica, vecinos de Santoña.

Al día siguiente a las dos de la tarde, volvió a comparecer el capitán Gómez ante el mismo escribano, formalizando otra nueva protesta que otorgó en los términos siguientes:

“Que desde las doce de la noche del día de antes de ayer, veinte y seis del corriente, se halla surto en este Puerto de arribada forzosa procedente de Santander, con cargamento de Harinas por cuenta de Don Fernando de Albear, de aquel comercio, y destino al de La Habana, para entregar a Don José Solano Albear, llevando causada la competente Protesta respecto a las causas que motivaron su forzosa arribada, a la que caso necesario se remite:

Dijo, así mismo, que después de su arribo se encontraba fondeado a todas amarras, y en este estado la noche de ayer, veinte y siete, se levantó un violento temporal del Sudoeste, y a cosa de las doce les faltó la ancla mayor, rompiéndose por la Cuña; empezaron a garrear con las otras, y en este estado izaron el farol en el Palo trinquete pidiendo auxilio; pero como no le recibiesen tan pronto como era necesario, continuando el temporal siguieron garreando hasta varar en el arenal bajo el Castillo de San Martín, permaneciendo hasta el amanecer de hoy, que fueron auxiliados de dos lanchas y volvieron al fondeadero anterior.”

En testimonio de la verdad del relato del capitán testificaron los mismos tripulantes de la protesta anterior, actuando como testigos de la nueva escritura los vecinos de Santoña llamados Don José Félix de San Juan, Don José de Murcia, y Don Sebastián de Múgica.

199.- BERGANTÍN “JOVEN FELISA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro Gaviño

Arqueo: 168 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: Santander – Mayagües (Puerto Rico)

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5344 -1847

El 31 de enero de 1847 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra de ella, Don Pedro Gaviño, Capitán del Bergantín español nombrado “**Joven Felisa**”, de porte de ciento sesenta y ocho toneladas y doce hombres de tripulación, de la matrícula de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las ocho de la mañana del día diez y nueve del actual, sano el buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió con viento Sueste bonancible del inmediato Puerto de Santander, con cargamento de Harinas por cuenta de la Casa del Señor de Dóriga, de aquel comercio, para entregar a los Señores Echabarria y Polidura, del de Mayagüez, en Puerto Rico; y siguieron sin novedad particular hasta el amanecer del veinte y dos, en que hallándose a la altura del Cabo de Ortegal, distancia veinte y un millas, refrescó el viento Sur que ya había soplado el día anterior, y aferraron las velas quedando sólo con la Gavia y Bergantina a todos rizos:

Que el veinte y tres, a consecuencia de las grandes mares del Noroeste y Oeste, que hacían trabajar bastante al Buque, se observó agua de Bomba como hasta diez y seis pulgadas, la cual se alivió cada media hora; continuando siempre con malos cariz, viento de contraste y aumento de agua que picaban insistente; hasta el amanecer del día veinte y cuatro, en que la encapilladura del mastelero y juanete de Proa se corrió bajo la ochabadera, con cuyo motivo se tuvieron que echar abajo el mastelero y jarcia; siguiendo el tiempo cada vez más borrascoso y ya Declarado temporal:

Que a las tres de la tarde un chubasco huracanado les hizo cargar la Bergantina y Gavia, y decidiendo dar popa al tiempo les fue imposible porque las muchas mares y viento no dejaban seguir al timón, considerándose ya sumergidos con los repetidos

golpes que cruzaban el Buque, los cuales se llevaron las portas de la Cámara y camaranchel del rancho, llenándolos de agua:

Que en tan eminentе peligro y no gobernando el Buque, deliberaron unánimemente picar el Palo Mayor para quitar la ventola y poder dar Popa a las mares que sin cesar anegaban el buque, con cuyo objeto dieron principio a picar toda la jarcia del mismo Palo para que el otro no peligrase; y hallándose en esta faena, sin faltarles ya más que la obencadura y Palo, quiso la Divina Providencia que un recio golpe de mar en vez de Sumergirlos batiese el Buque por la Proa y le hiciese arribar, quedando salvos por aquel momento; dedicándose enseguida, unos a Picar las bombas que no podían dejar de la mano un momento, y otros a desembarazar la cubierta de los utensilios de aguada, velamen y jarcia que andaba flotando sobre ella, así como anegar la Lancha, varios de cuyos efectos se fueron por las Portas que se vieron precisados a batir para descargar el agua:

Que en medio de esto, lejos de disminuirse el temporal se hacía cada vez más horroroso, porque toda la mar era una Espuma, se anegaban por instantes, volvió a no gobernar el timón por la fuerza del Huracán, el que les arrebató la Trinquetilla y no les fue dable poder envergar otra; y considerándose ya perdidos ofrecieron una misa solemne a la Virgen del Carmen, llevando el trinquete si les salvaba, lo cual sucedió así milagrosamente:

Que anocheció en los mismos términos y continuó toda la noche, sin que pudieran encender luz en la bitácora, salvando las repetidas mares que incesantemente les acosaban, las que a pesar del sumo cuidado que llevaban les causaron nuevas roturas en la obra muerta y empavesada, sacando los Gallineros con las aves que contenían, y no disminuyó el peligro hasta las cuatro de la mañana del veinte y seis que rondó el viento al NO., a cuyo favor pudieron largar el velacho arrizado y envergar la trinquetilla, consiguiendo gobernarse:

Que amaneció el veinte y seis ofuscado, y su primer cuidado, sin abandonar las Bombas, fue remediar en lo posible los deterioros del día anterior, a fin de sujetar el Palo, lo que corregido se largó la Gavia a tres fajas, y entonces notaron que tenían rendida la Bergantina y que les faltaban varios efectos del Fogón, así como remos, Palos de toldos, Cubichero del Lucero y otros:

Que a las diez avistaron tierra por la Proa y reconocieron Castro Urdiales; y como abonanzase algún tanto, al mediodía, considerando que debía haber sufrido alguna avería el cargamento con los repetidos golpes de mar de que se habían visto anegados; que la gente se hallaba rendida de tan excesivos trabajos, y sin poder dejar

las bombas un solo minuto; y que el Buque necesitaría alguna reparación; y que todo les aconsejaba ver de regresar al Puerto de su salida; reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza lo deliberaron así, y en consecuencia maniobraron con tal objeto, demarcando a las cinco el monte de Laredo, distancia prudencial de siete a ocho leguas; en cuyo estado anocheció con viento calmoso, mal cariz y la mar siempre gruesa:

Que en los mismo términos amaneció el veinte y siete, y a las siete de su mañana se entabló por el Sur y largaron las Gavias, ciñéndose a tierra todo lo posible; a las dos fue refrescando, anocheciendo cielo rasgado, mucha mar del NO. que ofendía bastante al Buque, y tierra a la vista; a las seis y media se avistó la Luz de la Farola (de Santander), distancia de seis a siete leguas; siguieron ciñéndose hasta las tres de la mañana del veinte y ocho, que un chubasco de viento y Agua del NO. oscureció la Luz, la cual no volvieron a descubrir a pesar de continuar ciñéndose para aguantarse a barlovento del Puerto:

Que al amanecer del veinte y ocho se hallaron Norte Sur del monte Cerredo, bastante distancia; a las ocho se volvió a rondar el viento al S. SO. y se pusieron en vuelta del Oeste, largando el aparejo posible; en cuyo estado continuaron todo el mismo día y hasta el amanecer del veinte y nueve, en que estando en la embocadura de Santander les cargó un fuerte y borrascoso viento del Oeste que les obligó a darle Popa:

Y considerando la imposibilidad de tomar aquel Puerto, vuelta a reunir en Junta la tripulación arreglado a Ordenanza acordaron verificarlo a este de Santoña, como el más próximo y de más fácil acceso, maniobrando en su demanda; recibieron práctico a la una de la misma tarde y con su dirección empezaron a bordear para obtenerle; mas a la segunda bordada la violencia del viento les rifó el trinquete y velacho, y les obligó a dar fondo bajo el Castillo de San Carlos donde pasaron la noche, consiguiendo por último fondear dentro de Puerto a las dos de la tarde de ayer, treinta, donde se encuentran sin haber dejado de picar las Bombas, cuya agua se halla algo disminuida:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos al Segundo Don Pedro Callejo, de edad de veinte años; al Agregado Don Bonifacio Gutiérrez, de veinte y uno; y al Contramaestre Don Ezequiel Aedo, de treinta y seis; quienes Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, que les fue leído y doy fe.”

Después de la fórmula de protesta de mar, firmaron como testigos de la escritura Don José Félix San Juan, Don Sebastián de Múgica y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

200.- BERGANTÍN “ARGOS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Gaspar Ortega

Arqueo: 207 toneladas

Tripulación: 16 marineros

Origen – Destino: Santander – La Habana

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1847

A las siete de la mañana del día 11 de febrero de 1847 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Gaspar Ortega, capitán de bergantín mercante español nombrado “**Argos**”, de la matrícula de Cádiz, de porte de doscientas siete toneladas y diez y seis hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las once de la mañana del día cinco del corriente, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió del inmediato Puerto de Santander con viento terral bonancible, cargado de Harinas por cuenta de los Señores Aguirre Hermanos, de aquel comercio, y destino al de La Habana, a la orden de los Señores Meléndez y Ojero, y sin más novedad que la de algunos vientos de contraste, chubascos y gruesa mar del “Norueste” que les obligaron a permanecer una veces a la capa corrida y otras sin correr:

Continuaron hasta el medio día del domingo siete, en que hallándose entre la Tina del Este y la Requejada, a consecuencia de lo que había trabajado el Buque notaron hacia unas cinco pulgadas de agua por hora, de la que se alivió incesantemente; mas como

en este estado fuese declarando más próximo el temporal, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente regresar al Puerto de su Salida:

Que con este objeto maniobraron en su demanda, y a las tres y media de la tarde, después de tomar el práctico a bordo, abocaron el puerto; pero a la primera bordada arreció tanto el viento del O. NO. que arrastró el Buque sobre el cantil, y habiendo mandado el práctico dar fondo al Ancla se fue sobre ella el Buque hasta tocar por la Proa y torcer el cepo, lo cual sin duda debió haberle hecho padecer algo por dicha Proa:

Que al amanecer del ocho, arreciando extraordinariamente el temporal, con chubascos del N. NO. fondeó la otra ancla, mas a penas ejecutado, a causa de una recia cabezada con que creyeron sumergirse, se hizo pedazos el molinete y se cayeron las cadenas hasta las mallas que están en los palos.

Que el poco rato, estando las Gavias en fecha, subió el Buque al medio de la canal, y entonces el mismo práctico mandó levar el Ancla y se pusieron a vaguear, pero como a pesar del viento fuese mayor la de las corrientes, no pudiendo contrarrestarlas fueron subiendo del puerto en vuelta de fuera:

Que a pesar de que viraron por avante con objeto de ver si les era dable volver al Puerto, pero como la mucha mar no le dejase tomarlo, tuvieron que hacerlo por redondo; y hallándose imposible de arribar a Santander, determinó el práctico hacerlo a este de Santoña, a donde se dirigieron, y a las ocho de la misma noche dieron fondo a la Ancla de estribo bajo al Fraile y pasaron la noche sin otra novedad:

Que a cosa de las diez hizo una pequeña bonanza, en la cual aprovecharon para ir con el bote a tierra en petición de auxilios, y sólo pudieron obtener un ancla de siete quintales, una lancha esquifada y Práctico del Puerto, que tan luego como llegó a bordo mandó levar el ancla, pero fue imposible conseguirlo a pesar de haber destinado una guindalera de ciento veinte brazas, estrobos, cuadernales, estachas de respeto del Buque, viéndose obligado por lo tanto a hacer la malla de firme a los palos, con objeto de aguantar para ver si abonanzaba algo el tiempo:

Que en este estado anocheció fosco, viento fuerte del NO. y mares horrorosas del mismo viento, que hacía trabajar extraordinariamente al buque por las mallas; y pasaron la noche en la mayor ansiedad, temiendo a cada golpe de mar que les faltasen las anclas, hasta las cuatro de la mañana del nueve; y después de un recio chubasco se rondó el viento al N., y volviendo a ser auxiliados de dos lanchas esquifadas trataron de ver si les era posible levar el ancla; cuyos nuevos esfuerzos

fueron tan inútiles como los primeros; y tuvieron la precisión de largar cadenas por mano, dejando abalizadas las dos anclas de catorce a quince quintales con cuarenta y cinco brazas de cadena la una, y se sentó la otra de quince a diez y seis líneas; y aprovechando una pequeña ventolina, a remolque de las lanchas consiguieron meterse entre los Castillos, y a cosa de las once de la mañana dar fondo con la ancla de siete quintales, un anclote prestado por el Bergantín “**Felisa**” y dos calabrotes también prestados, únicos auxilios que les fue dable proporcionarse por entonces, pues no los hay de más especie en el puerto:

Que en este estado pasaron la noche y desde el amanecer de ayer, diez, con auxilio de las mismas lanchas se fueron espiando hasta acabar de entrar en el Puerto; y por último:

Que habiendo obtenido el nuevo auxilio de dos anclas que pertenecieron al Buque Francés “**Correo del Brasil**”, que naufragó en la Playa de Noja, donde las tenía su actual poseedora, la Señora Viuda de Zavala, de este comercio, traídas de aquel punto a la hora de las cuatro de la tarde, se fondeó de firme con ellas ínterin se facilitan otras o se sacan las que se largaron; sin que durante todos estos acontecimientos se haya dejado de aliviar incesantemente el agua de bomba que ahora continúa, si bien con notable disminución.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Santiago Echevarría, Don Ignacio Mayo y Don Manuel Pereira, Piloto, contramaestre y tercero de a bordo, de edad de diez y ocho, treinta y diez y ocho años respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, lo que les fue leído, y doy fe.”

Después de la fórmula de protesta, firmaron la escritura como testigos Don Miguel Rocillo, Don Sebastián Música y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

201.- QUECHEMARÍN “AGUEDITA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ángel Fernández

Arqueo: 30 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Suances – Bayona de Francia

Carga: Trigo

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1847

A las cinco de la tarde del día 7 de junio de 1847 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Ángel Fernández, capitán del quechemarín mercante español nombrado **Aguedita**”, de porte de treinta toneladas y seis hombres más de tripulación, de la matrícula de San Sebastián, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cinco de la mañana del día de ayer, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió con viento Sudoeste bonancible del Puerto de Suances, con carga de trigo por cuenta de Don Canuto Martínez, del Comercio de Santander, y destino a Bayona de Francia:

Que siguió sin novedad particular hasta las diez de la mañana, en que se llamó el viento al Este y se vieron precisados a bordear; y así continuaron todo el mismo día nueve:

Que a la madrugada de hoy se arreció extraordinariamente el viento Les Nordeste con mucha marejada, lo cual hacía trabajar bastante al buque, y como sondaron la bomba y hallaren de seis a ocho pulgadas de agua la cual fue aliviada inmediata e incesantemente, convencidos de que les era imposible continuar en rumbo de su destino por la contrariedad de los vientos y exposición de que hiciese más agua el buque si se le forzaba, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron arribar a este Puerto, como el de más fácil acceso, maniobraron en su demanda y pudieron obtenerle entre doce y una de este día; después de lo cual se ha notado la desaparición completa del agua; lo cual prueba que sólo producía de lo mucho que las mares y vientos contrarios hacían trabajar al buque:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Pedro Olavarria, Don José Fernández, y Don Francisco D...., marineros de a bordo, mayores de edad, quienes juramentados conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, lo que les fue leído.”

Después de la fórmula de protesta, firmaron como testigos de la escritura Don José de Murcia, Don Ignacio Zamacola, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

202.- QUECHEMARÍN “CORREO DE SANTOÑA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José del Castillo

Arqueo: 30 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: El Ferrol – Santoña y Bilbao

Carga: Parrocha, madera y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1847

A las dos de la tarde del día veinte de octubre de 1847 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José del Castillo, capitán del quechemarín nombrado “**Correο de Santoña**”, de la matrícula de Santander, de porte de treinta toneladas y cinco hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las ocho de la mañana del día quince del corriente, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto del Ferrol con viento al Oeste bonancible, cargado de parrocha, madera y otros efectos, con destino a este de Santoña y el de Bilbao, y siguieron sin novedad en rumbo a su destino hasta cosa de las ocho de la misma noche, que hallándose a la altura del Cabo Ortegal, distancia seis millas, cargó imprevistamente un furioso temporal del Noroeste que les obligó a tomar rizos a ambas velas:

Mas como a pesar de esto se hiciese cada vez más irresistible, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron arribar al Puerto de Rivadeo o otro que les fuese dable, pero todo desgraciadamente les fue imposible a causa de

haberse resentido el palo mayor, cuyo crugimiento les hizo persuadir que desarbolaban; y obligado a dar popa al viento con sólo el trinquete a todos rizos, consiguieron por último entrar felizmente en este Puerto a las siete de la mañana de hoy:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Manuel Martínez, Don José del Castillo, y Don José María Bernales, marineros de a bordo, de edad de 53, 33, y 18 años respectivamente, quienes Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de cruz conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado.”

Después de la fórmula de protesta efectuada por el capitán, firmaron como testigos de la escritura Don Luis Iglesias, Don Miguel Rocillo y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

203.- BERGANTÍN GOLETA “SAN JOSÉ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista de Luzarraga

Arqueo: 90 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Cádiz – Bilbao

Carga: Sal

A. H. R. C. Legajo 5344 – 1847

A las ocho de la mañana del día 29 de noviembre de 1847 compareció ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Juan Bautista de Luzarraga, capitán del bergantín goleta español nombrado “**San José**”, de porte de noventa toneladas y nueve hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las ocho de la mañana del día trece del actual, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de Cádiz con viento terral bonancible, cargado de Sal por su cuenta y destino a Bilbao; y siguieron sin novedad en rumbo de su destino hasta el día diez y siete y hora de las ocho de la noche que se cambió el viento al Nordeste duro, lo que les obligó a virar en vuelta de fuera; y como fuere arreciando, a las nueve tomaron rizos al Velacho y mayor, y en este estado, a cosa de las diez una fuerte ráfaga rompió la verga del trinquete, con cuyo motivo se pusieron a la Capa, mas no obstante, otro recio golpe le llevó los dos tangones:

Que al amanecer del diez y ocho pusieron la Verga al trinquete con la Botavara y dieron vela, sin hacerles otra novedad digna de notarse hasta las ocho de la mañana del día veinte y siete, que hallándose a la altura de la Requejada, distancia tres millas, les cargó un furioso temporal del Noroeste, el que les obligó a tomar rizos; y como continuase haciendo cada vez mayor, considerando peligrosa la entrada en el Puerto de su destino y mucho más el que el temporal les obligase a rebasar, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente arribar a este como de más fácil acceso, y según lo verificaban otros buques que seguían el mismo rumbo:

Que en consecuencia se dirigieron a él, y auxiliados de Lancha y Práctico, a cosa de las dos la tarde fondearon a la boca por aguardar la marea; a las cuatro llevaron ancla y a las cinco se hallaron dentro de Puerto, en el cual fueron visitados por la Sanidad a las diez de la mañana del día de ayer:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Ruperto Ansotegui, Don José Urresti, y Don Juan Bautista Ormaechea, Piloto y marineros de a bordo, de edad de veinte y uno, veinte y dos, y cuarenta años respectivamente, quienes juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, lo que les fue leído, y doy fe.”

Después de la fórmula de protesta manifestada por el capitán, firmaron como testigos de la escritura, Don Matías de Lejárcegui, Don Pedro Rocillo, y Don Manuel José Gutiérrez, vecinos de Santoña.

204.- BERGANTÍN “VITORIANA”

Nacionalidad: Española

Capitán y primer piloto: Don Emeterio Arriandiaga

Arqueo: 170 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: La Habana – Santander

Carga: Azúcar, aguardiente y campeche

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1847

El día 1 de diciembre de 1847 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Emeterio Arriandiaga, capitán y primer piloto del bergantín mercante español nombrado “**Vitoriana**”, de la matrícula de Santander, de porte de ciento setenta toneladas y doce hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las seis de la mañana del día dos de octubre último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de La Habana con tiempo bonancible, cargado de Azúcar, Aguardiente y Campeche, con destino al de Santander; y siguieron sin novedad notable en rumbo de su destino, hasta las tres de la tarde del diez y ocho, que se vieron acometidos casi súbitamente de un furioso temporal huracanado del N. NE., el que les obligó a cargar y aferrar todo velamen, quedándose con la Gavia a todos rizos:

En cuyo estado y sin ceder el temporal, siguieron hasta las cinco de la mañana del diez y nueve que ya se hizo casi irresistible, pues los golpes de mar les cruzaba de banda a banda, quedando el Buque en uno de ellos con la proa, Bauprés y Botalón bajo del agua, en tal disposición que creyeron se tronzase al levantarse, pero milagrosamente no sucedió, aunque desarboló el mastelero de Juanete de Proa, se rifó su vela de arriba abajo, a pesar de estar aferrada, y faltaron las trincas del Bauprés, quedando suelto y sin gobierno:

Que en esta situación sondaron la Bomba y hallaron de diez y seis a diez y ocho pulgadas de agua, la que trataron de aliviar inmediatamente; y viendo que no llamaba

armaron la segunda, con lo cual lograron aplacarla algún tanto, mas no del todo porque el agua iba a más, a pesar de que por fin llamaron las dos bombas; pero como el tiempo fuese a menos siguieron la navegación con algún alivio sin dejar las bombas un solo instante, lo cual tenía rendida a la tripulación; y como a las ocho de la mañana se llamase el viento al N. fuerte, pero no tanto como hasta entonces, determinaron ponerse en vuelta del E. SE. con las Gavias a todos rizos, a fin de que trabajase menos el Buque:

Que continuaron en esta vuelta hasta cosa de las cuatro de la tarde del día veinte, en que descubrieron un Buque entre aguas con la arboladura tronzada y la tripulación viva sobre la toldilla, cuyo triste espectáculo demandaba su pronto y ejecutivo auxilio; y habiéndose dirigido a él hasta ponerse al habla, maniobraron para su salvamento; y aunque con riesgo eminente de la tripulación salvadora a causa del temporal que les amenazaba y del estado de cansancio y rendimiento en que les habían puesto los acontecimientos anteriores, tuvieron por fin la satisfacción de restituir a la Sociedad al Capitán y siete marineros Ingleses, cuyo buque tardó pocos momentos en acabar de deshacerse y sumergirse.

Después de lo cual siguieron su navegación con vientos del primer cuadrante no fuertes, hasta el primero de Noviembre y hora de las cinco de la mañana, que hallándose en latitud N. $31^{\circ} 8'$, y longitud O. de Cádiz $41^{\circ} 48'$ les entró un viento del E. tan fuerte y repentino que a pesar del aumento de tripulación les era imposible recoger el aparejo tan pronto como se requería; y una de sus ráfagas tronzó las Vergas o pico de la Bergantina y arrifó otra; pero sin más detimento fue calmado y pudieron continuar su navegación hasta el día veinte y siete, siempre sin abandonar las bombas, lo cual fatigaba a la tripulación de un modo extraordinario:

Que a las tres y media de la mañana de dicho día veinte y siete, hallándose cosa de seis millas NO. de la farola de Santander, les cargó otro furioso huracán del NO. que les obligó a perder la entrada en aquel Puerto, pues les arrifó e inutilizó completamente el trinquete; les arrifó asimismo la Bergantina y el Velacho, tronzando parte de la maniobra que sujetaba estas velas; y rompiéndose la ostaga del Velacho y rizó a los "Enotines" de la Gavia arriba su cadena; se hallaron en tan eminente peligro que reunida en Junta la oficialidad y tripulación deliberaron unánimemente arribar al primer puerto que les fuese accesible, para evitar los males de que se veían abocados, y en consecuencia se dirigieron a este de Santoña, el que lograron obtener a las cuatro de la tarde del mismo día auxiliados de lancha y Práctico:

Fueron visitados entre nueve y diez del siguiente veinte y ocho por la Junta de Sanidad, la que les dejó en observación como consecuencia de haber fallecido a bordo en aquella mañana uno de los pasajeros, hasta las cuatro horas del día de hoy en que vueltos a visitar han sido admitidos a libre plática, mediante que dicho Pasajero salió ya enfermo de La Habana y murió extenuado de consunción natural:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Lesmes Lavín, Don Antonio Tremiño y a Don Martín Antonio de Landeta, Piloto, contramaestre y marinero de a bordo, mayores de edad, quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, y les fue leído."

Después de haber expresado el capitán la fórmula de protesta, firmaron como testigos de la escritura Don Matías de Lejárcegui, Don Sebastián de Múgica, y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

AÑO 1848

205.- GOLETA “MARÍA IGNACIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Domingo Antonio de Arrospe

Arqueo: 70 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Santander – Barcelona

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1848

A las nueve de la mañana del día 22 de marzo de 1848 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Domingo

Antonio de Arrospe, capitán de la goleta mercante española nombrada “**María Ignacia**”, de la matrícula de San Sebastián, porte de setenta toneladas y siete marineros de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las tres de la tarde del día diez y nueve del corriente, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con viento Norte bonancible del Inmediato Puerto de Santander, con carga de Harinas por cuenta del Señor Don Juan de Abarca, de aquel comercio, para entregar en el de Barcelona a la orden de quien corresponda, hallándose a las seis de la tarde fuera de puntas; pero como les diese calma de mar, estuvieron con Práctico a bordo hasta las once de la noche, que se llamó el viento al O. SO. y siguieron en vuelta del N. O.:

Que al amanecer del veinte se hallaban al Norte de San Martín de la Arena, distancia como nueve millas, y siguieron todo el día sin más novedad con poco viento al SO. y mucha mar del O. NO., hasta las seis y media de la tarde, que estando en N. NE. de la punta de San Vicente de la Barquera, distancia como doce millas, les cargó un recio temporal de mar y viento del O. N., que les obligó a aferrar el velacho y foque, y tomar rizos a la mayor, el cual haciéndose cada vez más irresistible, en términos que a las diez de la noche cargaron el trinquete y trinquetilla, quedándose a la capa con la mayor a dos rizos:

En cuyo estado, y a eso de las dos de la mañana de ayer veinte y uno, un furioso golpe de mar les rompió parte de la obra muerta de babor introduciendo de agua las cámaras de popa y proa, dejando dormido y zozobrado el buque se consideraron perdidos; mas habiendo dado popa consiguió felizmente ponerse en marcha:

Que al amanecer del mismo día de ayer se hallaron como doce millas al Norte de la Farola de Santander; y siéndoles imposible aguardar la marea para tomar aquel puerto, al mismo tiempo que indispensable el arribar a otro para repararse de las averías, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron verificarlo a este, como el de más fácil acceso; y habiendo maniobrado en su demanda, consiguieron obtenerle entre doce y media y una de la tarde auxiliados de Lancha y práctico, donde dio disposiciones para la pronta reparación de averías del Buque:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Manuel Antonio de Bengoechea, Don Domingo Antonio de Esquivel y Don Nicolás Ceballos, Piloto y marineros de a bordo, mayores, de veinte y veinte y cinco años respectivamente, quienes Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz

conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda manifestado, lo que les fe leído y doy fe.”

Después de expresar el capitán la fórmula de protesta, firmaron la escritura como testigos Don Luis Iglesias, Don José de Murcia, y Don Juan Antonio Soto, vecinos de Santoña.

206.- QUECHEMARÍN “CORREO DE SANTOÑA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Martínez

Arqueo: 30 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Santander – Avilés y Rivadeo

Carga: Cacao, azúcar y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1848

A la una de la tarde del día 25 de abril de 1848 compareció ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Manuel Martínez, capitán del quechemarín mercante español nombrado “**Correo de Santoña**”, de la matrícula de Santander, porte de treinta toneladas y cinco hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que de una a dos de la tarde del día diez y seis del actual, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió con viento Noroeste bonancible del inmediato Puerto de Santander, cargado de Cacao, Azúcar y otros efectos, con destino a Avilés y Rivadeo:

Y siguieron sin novedad particular hasta cosa de las diez y media de la noche del día diez y ocho en que, hallándose a la altura de Riva de Sella, distancia calculada como doce millas, les cargó un furioso huracán de mar y viento del Oestesudoeste, que sin darles lugar a arriar el velamen les rifó el trinquete, la mayor, mesana y foque; los

golpes de mar que les cruzaban poniéndolos en el más eminente peligro, rindieron el Palo de mesana, llevándose de sobrecubierta un Barril de Alquitrán, tres espeques y el Pal del Molinete; y con mil trabajos pudieron por fin arriar el velamen y correr de popa con sola la trinquettilla:

Siguiendo hasta las dos de la mañana del diez y nueve, en que algo más aplacado izaron el trinquete en Banderolas, remediada en parte su situación; y al amanecer del mismo día diez y nueve, como se hallasen a la altura de Santander trataron de tomar el Puerto, pero les fue imposible por el mar y el viento por la boca, y con este motivo trató de aguantarse todo lo posible para ver si le alcanzaba:

Que en la misma situación pasaron la noche, y como al amanecer del veinte, lejos de desvanecerse el mal cariz, presentando los peores aspectos, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente ver si les era dable arribar a este Puerto de Santoña, como el de mejor y más fácil acceso; en cuya virtud maniobraron en su demanda, pudiendo conseguirle cosa de las dos y media de la tarde; si bien, habiéndoles rifado nuevamente el trinquete y viéndose obligados a dar fondo entre los Castillos, donde permanecieron hasta las cuatro de la tarde del día siguiente, veinte y uno, que auxiliados de un bote acabó de dar fondo dentro del Puerto, subiéndose hasta Treto como punto más seguro en caso de faltar las amarras, mediante la falta de velas:

Y seguidamente saltó en tierra y compareció en la Capitanía de Puerto en solicitud del Certificado de Arribada y causar el apunte de esta protesta, como se confirma por Don Gaspar de Hierro que la desempeña y firma con este mismo Capitán:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Ambrosio de Echebarría, Don Francisco Madrazo y Don Eusebio Bustillo, marineros de a bordo, quienes juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, expresando ser mayores de veinte y cinco, y el último veinte y dos años.”

Después de la fórmula de protesta expresada por el capitán, firmaron la escritura como testigos, el Capitán del Puerto, Don José Ortiz y Don Luis Iglesias, vecinos de Santoña.

207.- BARCA “CEBUANA”

Nacionalidad: Española

Capitán y primer piloto: Don Francisco Antonio López

Arqueo: 401 toneladas

Tripulación: 31 marineros

Origen – Destino: Manila y Singapur – Santoña

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1848

A la diez horas de la mañana del día 3 de julio de 1848 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Francisco Antonio López, capitán y primer piloto de la barca mercante española nombrada “**Cebuana**”, de la matrícula de Manila, de porte de cuatrocientas un toneladas y treinta y un hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que procedente del mismo Manila y Singapur entró en el Puerto de La Coruña el día catorce de junio último; a las cinco de la misma tarde fue admitido a libre plática, y a las doce del día siguiente, quince, causó la oportuna protesta respecto a los acontecimientos del viaje, ante Don Manuel Lodeyro, Escribano de actuaciones del tribunal de Comercio de la misma, la cual me exhibe en copia fehaciente para su ratificación en este Puerto, primero de arribada desde su salida de La Coruña, donde llegó el día de ayer dos y hora de las seis de la tarde, habiendo fondeado en el Surgidero llamado del Fraile; en su virtud y llevando a efecto dicha ratificación en la vía y forma que más haya lugar en derecho:

Otorga: Que ratifica en todas sus partes la Protesta de que va hecha referencia, sin tener nada que enmendar a su contexto, así como las salvedades en ella causadas, respecto a los perjuicios que han podido o pueden seguirse por virtud de los acontecimientos protestados, al Barco, su aparejo, cargamento y tripulación, y que jamás puedan ser de su cuenta, cargo ni riesgo, sino de los cargadores, propietarios, aseguradores y demás que compete, según las Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos Don Gaspar del Hierro, Don Juan Bautista del Carre y Don Fernando Martínez, vecinos de Santoña.

208.- CORBETA “HERMOSA BAYLÉN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Nicolás de Arrarte

Arqueo: 298 toneladas

Tripulación: 19 marineros

Origen – Destino: La Habana – Santander

Carga: Azúcar y cacao

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1848

A las nueve de la mañana del día 7 de diciembre de 1848 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Nicolás de Arrarte, capitán de la corbeta mercante española nombrada “**Hermosa Baylén**”, de la matrícula de La Habana, de porte de doscientas noventa y ocho toneladas y diez y nueve hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las seis de la mañana del día diez y ocho de Octubre último, sano el buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechados, se dio a la vela con viento bonancible del Puerto de La Habana, con carga de Azúcar y Cacao por cuenta del Señor Don José María del Cagigal y destino al de Santander, a la orden de los Señores Gutiérrez Gutiérrez y Compañía y Don Tomás del Cagigal; siguiendo sin novedad particular en rumbo de su destino, hasta el día veinte y siete que empezaron a terciar vientos del N. con fuertes chubascos y gruesas mares que trabajaban bastante al Buque:

Y así siguieron hasta el cuatro de Noviembre, que cargándoles N. O. duro, con mares tan gruesas que le tragaban, se vieron obligados a dar la popa, sin que esto bastase a

impedir que uno de sus furiosos golpes montase la popa, rompiendo la lucera de la Cámara y entrase tal cantidad de agua que mojó todos los víveres y tal parte de la carga de la bodega, habiendo arrifado las dos gavias, foque, contrafoque y Escandalosa; que remediados en lo posible estos desastres, sin otra novedad que la de muchas y encontradas mares, por la circunstancia de los vientos, los cuales hacían trabajar tan extraordinariamente el Buque, que llegó a resentirse de los trancaniles:

Continuaron hasta el día cuatro del presente mes en que, hallándose al N. del monte de Latas, distancia como de veinte millas y hora de las dos de la tarde, les entró viento duro del O. NO., el cual, declarándose en temporal les obligó a capear con la gavia en tres rizos, cangreja en uno y contrafoque, manteniéndose en este estado, si bien recibiendo fuertes y repetidos golpes de mar que les ofendían extraordinariamente; hasta la mañana del día cinco, que hallándose próximos al Puerto de Santander se pusieron en su demanda arriando el trinquete, el cual se desfondó y perdieron, lo mismo que el velacho; envergado otro y observando que cuanto más se aproximaban a tierra era menos el viento, determinaron entrar al Puerto, preparándose al efecto y dándole el suficiente aparejo; más al rebasar el Cabo Menor para verificarlo se les hicieron repetidas señales de tierra que no había entrada, y con este motivo se pusieron inmediatamente en vuelta de fuera:

Que en este estado, perdidas según va expresado las velas trinquete y velacho, arrifadas las dos gavias, foque, contrafoque y Escandalosa, y ofreciendo para seguridad las velas envergadas para mantenerse en el mismo frente de Santander, a lo cual se añadía también la escasez de víveres; y no teniendo seguridad en el fondeadero del Sardinero si recalaba el tiempo que había fuera, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente ver si les era dable arribar a este de Santoña, como el más próximo y de más fácil acceso:

Y en consecuencia dieron rumbo en su demanda, y a las cuatro de la tarde consiguieron por fin verse fondeados en el Fraile, donde permanecieron hasta la mañana de ayer, que auxiliados de Lanchas y práctico vinieron a dentro; y visitados por la Sanidad fueron admitidos a libre plática a las doce del día:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Domingo Martínez, Don Manuel Larrauri, y Don Bernardo Ventura, Piloto, segundo y mayordomo de a bordo, mayores de edad, quienes Juramentados por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz conforme a derecho declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado.”

Después de la fórmula de protesta expresada por el capitán, firmaron la escritura como testigos, Don Francisco Ramón de Setién y Don Manuel Fontagud, vecinos de Santoña.

AÑO 1849

209.- QUECHEMARÍN “SAN FRANCISCO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Miguel de Valle

Arqueo: 23 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Santoña – Santander

Carga: En lastre

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1849

A las nueve de la mañana del día 21 de abril de 1849 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Miguel de Valle, capitán del quechemarín mercante español nombrado “**San Francisco**”, de la matrícula de Santander, de porte de veintitrés toneladas y cuatro hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cuatro de la misma mañana del día diez y nueve del actual, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela de este Puerto con destino al de Santander y carga de Barricas de Chacolí y Fierro, navegando con viento terral bonancible, hasta las once de la mañana en que, hallándose en línea de Noja, distancia unas seis millas, se llamó el viento al Oeste, si bien blando, con el que continuaron sin novedad aunque perdiendo terreno en su derrota hasta cosa de

las tres de la tarde, en que arreciando extraordinariamente con gruesas mares al Noroeste, se vieron precisados a arribar en demanda de este mismo Puerto:

Pero siéndoles imposible obtenerle a causa de la violencia del viento ya huracanado, la mucha mar, el aguaducho de la Ría y la mar contraria, se vieron forzados a dar fondo a la embocadura a cosa de la misma tarde:

Que en este estado continuaron hasta las doce de la noche, arreciando cada vez más el viento y mares, en términos que viendo lo mucho que trabajaba el Buque y considerando del mayor peligro permanecer en aquel estado, trataron de levar anclas a fin de hacerse a la mar y ver si podía salvarle con sus vidas; mas al verificarlo, a las pocas vueltas del molinete arrancó las cerchas y tuvieron la precisión de amarrar las dos anclas al palo mayor, con cuya maniobra continuaron hasta las dos de la mañana, hora en que lejos de discurrir el temporal se hacía cada vez más irresistible, pues les había roto la empavesada por el costado de estribor y la apertura o barraganete:

Considerando en el mayor peligro sus vidas sin que el sacrificio de ellas pudiese salvar el buque, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron tomar tierra con la Lanchas después de dejar bien amarrado el Buque, y desfondando Ocho Barricas para su mayor seguridad y del resto de la carga, lo cual verificado se presentaron en la Capitanía de Puerto en demanda de auxilio para el Salvamento del Buque, el cual les fue dado inmediatamente:

Y habiendo vuelto a bordo con otra Lancha mayor esquifada de diez y nueve hombres luego de amanecido y que les permitió la marea, pudieron felizmente salvar el Buque dejando una de las anclas boyadas con su cadena, por la imposibilidad que hubo de levarla, y dieron fondo dentro de puerto a cosa de las once y media del mismo día de ayer:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a dicho capitán, a Don Luis Veci; Don Mateo Bengoechea y Don Faustino Bustio, marineros de a bordo, mayores de edad, quienes bajo de juramento que hicieron por Dios nuestro Señor y una señal de Cruz, conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado y les ha sido leído.”

Después de la fórmula de protesta efectuada por el capitán, declararon por testigos de la escritura Don Miguel Revilla, Don Pedro Rocillo, y Don Luis Iglesias, vecinos de Santoña.

AÑO 1850

210.- GOLETA “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Matías de Zaragoza

Arqueo: 125 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Sada (Betanzos) – Santander

Carga: En lastre

A. H. R. C. Legajo 5344 – 1850

En la mañana del día 6 de enero de 1850 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Matías de Zaragoza, capitán de la goleta mercante española nombrada **Nuestra Señora del Carmen**, de la matrícula de Villajoyosa, de porte de ciento veinte toneladas y diez hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las siete de la mañana del día primero del actual, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió con viento del Oeste bonancible del Puerto de Sada, en la Ría de Betanzos, con carga de Lastre y destino a Santander:

Y siguió sin novedad particular en rumbo a su destino hasta las seis de la mañana del día de ayer, cinco, en que después de haberse mantenido a la capa toda la noche anterior con objeto de no rebasar el puerto de su destino, a pesar de las gruesas mares y duro Noroeste que repetidas veces les puso en bastante peligro; estando a su embocadura y reconocida la absoluta imposibilidad de entrar en él sin exponerse a un seguro naufragio, se reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron ver si podían conseguir este de Santoña, como el más próximo y de más fácil acceso en la Costa:

Que en su virtud dieron rumbo a este Puerto, y a eso de las diez de la misma mañana obtuvieron el fondeadero del Fraile, en el cual dieron fondo con la Ancla mayor de cadenas y un anclote con calabrote, permaneciendo así hasta las once que se llamó el

viento al Norte, con cuyo motivo, y siéndoles imposible levar el ancla ni el anclote, las dejaron boyadas e hicieron vela para dentro; mas como al poco rato les faltase el viento, fuese la marea contraria, y el mar se pusiese cada vez más furioso, tuvieron la precisión de volver a fondear en la Redonda, sitio intermedio del Fraile y el Castillo de San Carlos:

Que así continuaron hasta casi las cuatro de la tarde, hora en que no habiendo recibido ningún auxilio del Puerto, lo cual no era extraño porque no se les veía, seguía la cargazón del horizonte y repetidos huracanados chubascos, que pusieron el buque por instantes en eminentे peligro:

Que en esta crítica situación, expuestos a zozobrar cada momento sin que ninguno de sus esfuerzos pudiera evitarlo, porque nada podían hacer más que ponerse en manos de la Providencia; por acuerdo unánime de la tripulación se dispuso dejar asegurado el Buque a todas amarras, y ver si les era posible salvarse con la Lancha y Bote; lo que felizmente, después del grave riesgo de dos marineros que cayeron al agua con el Bote, que se hizo mil pedazos, y milagrosamente se salvaron aunque estropeados, llegando al anochecer dentro del Puerto:

Que en la mañana de hoy, con el auxilio del Práctico y una lancha tripulada de veinte y un hombres y una Ancla y cable, han vuelto a bordo, y reconocida la absoluta imposibilidad de entrar el buque al Puerto, asegurada la nueva Ancla después de bastante trabajo, pues nadie podía mantenerse sobre cubierta; continuando el Buque en peligro según dictamen del Práctico, han vuelto a Puerto; y comparecido a causar esta protesta, sin perjuicio de ampliarla a todos los demás acontecimientos que puedan ocurrir últimamente, hasta el Salvamento del mismo Buque.

En justificación a la certeza de este relato, presentó por testigos al Piloto, Don Miguel de Zaragoza; contramaestre, Don José Ibar; y marinero, Don José Llorca, el primero de edad de veinte y dos años y los otros mayores de veinte y cinco; quienes Juramentados conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado.”

Después de manifestar el capitán la fórmula de la protesta de mar, firmaron como testigos de la escritura Don Sebastián de Múgica, Don Matías de Lejárcegui, y Don Dionisio Barrios, vecinos de Santoña.

211.- QUECHEMARÍN: “SAN JOSÉ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ángel Camino

Arqueo: 14 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Treto – Llanes

Carga: Patatas

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1850

El 20 de abril de 1850 y hora de las nueve de la mañana, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Ángel Camino, capitán del quechemarín mercante español nombrado “**San José**”, de porte de catorce toneladas, de la matrícula de Bilbao y la tripulación de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el cinco del corriente y hora de la una y media de la mañana, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, y con cargamento de Patatas tomadas en la inmediata Villa de Limpias, de esta mismo Ría, por cuenta de Don Bruno Sánchez y otros, del concejo de Llanes; cuyo cargador irá a bordo, se dio a la vela desde el puerto de Treto con viento Sur bonancible y destino a la Ría de Llanes:

Que imprevistamente se cerró el horizonte de una densa niebla, impidiéndoles ver tierra en el curso de la Ría, con cuyo motivo, al poco rato y yendo el buque en dirección de la boca del Puerto varó en la punta del Puntal, próximo al Castillo; en cuyo punto y acto continuo les cargó un furioso temporal del Noroeste que hizo trabajar y padecer al buque extraordinariamente, poniéndoles eneminente peligro de zozobrar; continuando hasta las tres de la tarde del mismo día, que con infinito trabajo, la ayuda de tres hombres aunque con la pérdida de un calabrote que se tendió por tres partes, y haberse desguarnido el molinete, pudieron ponerse en salvamento fondeando en la Canal:

Que continuando en este estado, y con el molinete amarrado con trincas, viendo que la furia del temporal irá cada vez a más, de forma que les era imposible resistir la fuerza del viento por la pequeñez del casco, considerándose más seguros a la parte

de arriba, levaron anclas para dirigirse a la parte de Treto; pero como el timón hubiese sin duda sentido desde la varazón se tronzó por su mitad y se vieron precisados a ponerse en otro que les ha facilitado Don Matías Baños, dueño del Quechemarín “Ángel”, surto en la rada de Colindres:

Que desde luego de la ocurrencia de estos acontecimientos, y antes de transcurrir veinte y cuatro horas, quiso el relacionante ir a causar la conducente protesta; de lo cual le disuadió el cargador Sánchez, diciéndole no hay necesidad de ocasionar ningunos gastos por hacer este requisito, le respondió de los perjuicios; mas como hoy, estando ya dispuestos a volverse a dar a la vela le hubiera hablado para que le otorgase o diese un Seguro escrito de aquella responsabilidad y se negase a ello, sin perjuicio de la Justificación de aquella promesa, se veía precisado a causar la presente protesta:

En justificación de este relato presentó por testigos a Don Juan de San Román, Don José Aldero, y Don Calixto de Urroz, marineros de a bordo, quienes enterados y bajo de juramento que les recibí por Dios nuestro Señor y una señal de cruz, conforme a derecho, declararon ser cierto cuanto por parte de dicho Capitán queda relacionado:

Y con objeto, por parte de dicho Capitán de prever las averías y perjuicios que en virtud de estos acontecimientos se han seguido y puedan seguirse al buque, aparejo, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra el mar, tierra, viento, todos los elementos y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo, ni riesgo, y sí de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiere, el citado Don Bruno Sánchez, en especial respecto a la palabra comprometida, y demás que corresponda según Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Pedro Rocillo, Don Antonio Muñoz, y Don José Ortiz, vecinos de Santoña.

212.- QUECHEMARÍN “AGUEDITA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco Altuna

Arqueo: 24 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Santander – San Sebastián

Carga: Azúcar y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1850

A las diez de la mañana del día 4 de noviembre de 1850 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don Francisco Altuna, capitán del quechemarín “**Aguedita**”, de la matrícula de San Sebastián, de porte de veinticuatro toneladas y seis hombres más de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a la una de la mañana del día de ayer, tres, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con viento del Sudoeste bonancible desde el inmediato Puerto de Santander y destino al de San Sebastián, cargado de azúcar y otros efectos por cuenta de Don Francisco Alday y demás, a la orden de Don Isaac León e hijo mayor y otros:

Que siguieron sin novedad con el mismo viento y en rumbo a su destino, hasta la hora de las cinco de la misma mañana en que, hallándose a la altura de Cabo Quejo, distancia como nueve millas, les cargó el viento al Nordeste duro, obligándoles a tomar dos fajas de rizos a la mayor y trinquete, y tirar en vuelta del Norte:

Que en este estado y a cosa de las diez de la mañana, notaron que el barco iba haciendo alguna agua, la cual trataron de aliviar inmediatamente; pero como a pesar de ella fuese cada vez en aumento, hasta el extremo de diez pulgadas por hora, considerando que de continuar de aquel estado deberían irrogarse mayor perjuicio al cargamento y hasta perjuicio para la embarcación, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron ver si les era dable tomar este Puerto, como el más próximo y de más fácil acceso:

Y en su virtud, entre once y media y doce de la propia mañana, viraron en vuelta de tierra sin dejar de aliviar el agua a la bomba un solo momento, consiguiendo por último arribar y fondear en él como a las seis de la tarde, desde cuyo momento se empezó a notar la misma progresión en la disminución del agua, hasta quedar sin ninguna y en su estado normal, infiriéndose de ello que dimanaba de lo mucho que trabajaba el buque con la contrariedad del viento:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don José Altube, Don Salvador Igarzabal, y Don Pedro Olavarria, marineros de a bordo, mayores de edad, quienes juramentados con arreglo a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho capitán queda relacionado, lo que les fue leído.”

Después de la fórmula de protesta de mar dictada por el capitán, firmaron como testigos de la escritura Don Matías de Lejárcegui, Don Francisco Ramón de Setién, y Don Miguel de Rocillo, vecinos de Santoña.

213.- BERGANTÍN – GOLETA “LA PAZ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José García Presno

Arqueo: 80 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Ámsterdam - Bilbao

Carga: Quesos, quincalla, fardería y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5344 - 1850

A las diez de la mañana del día diez y ocho de diciembre de 1850 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número, Juzgado y Guerra, Don José García Presno, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado “**La Paz**”, de la matrícula de Castropol, de porte de ochenta toneladas y seis hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las siete y media de la mañana del día veinte y uno de Noviembre último,

sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela del Puerto de Ámsterdam con viento del Nornordeste flojo, cargamento de quesos, quincalla, fardería y otros efectos, y destino al de Bilbao:

Y siguió sin novedad particular en rumbo de su destino hasta las cuatro de la mañana del día veinte y cuatro del mismo mes, que hallándose en Latitud, N. 51° 48' y Longitud E. 2° 2' al meridiano de Londres, les cargó un furioso temporal del Sudoeste que les obligó a ponerse a la capa corrida, con la mayor y velacho a tres fajas de rizos y el Trinquete en la pasadera; el cual, hecha esta maniobra arreció tan de improviso que sin darle lugar a recoger velas rifó la mayor y el velacho, arrancando parte de la empavesada de Sotavento y les puso en el más eminente peligro de zozobrar, hasta que con mil trabajos consiguieron recoger velas y ponerse a correr a palo seco; y como notaron que el Buque hacía unas seis pulgadas por hora a consecuencia de lo mucho que trabajaba y fuertes golpes que sufría, se aliviaron de ella con las Bombas incesantemente:

Que continuaron en este estado hasta las dos de la mañana del día siguiente, veinte y cinco, en que abonanzado el tiempo, envergaron las velas de respeto y siguieron en rumbo de su destino, sin más novedad que continuar el agua de Bomba y varios contrastes con mares sumamente gruesas del tercero y cuarto cuadrantes:

Que en la noche del quince de este mes, hallándose a la vista de la Farola de Santander, con bastante alteración en el mar y tiempo fresco borrascoso que impedía la entrada en Bilbao, reunió en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron ver si les era dable tomar dicho puerto de Santander; mas el tratar de verificarlo al día siguiente, diez y seis, como otros varios Buques que seguían el mismo rumbo, se hallaron con la novedad de que no tenía entrada:

Por cuya causa y la de hacerse cada vez mayor el temporal, acordaron, así mismo, de unanimidad hacerlo a este de Santoña, como el más próximo al de su destino y de más fácil acceso, y maniobrando en su demanda tuvieron la felicidad de poder obtenerle, fondeando dentro del Puerto al fin de la misma tarde, donde fue visitado y admitido a libre plática por la Sanidad a las doce del medio día del día de ayer, sin haber dejado de aliviar incesantemente el agua de Bomba, la cual se ha notado haber disminuido algún tanto desde el fondeo.

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don José Mencía, Don Bernardo Pérez y Don Andrés Aguiar, contramaestre y marineros de a bordo, mayores de edad, quienes Juramentados con arreglo a derecho declararon ser cierto cuánto por dicho capitán queda relacionado, lo que les fue leído y doy fe.”

Después de la fórmula de protesta manifestada por el capitán, firmaron como testigos de la escritura Don José Félix de San Juan, Don Pantaleón Muñoz y Don Dionisio Barrios, vecinos de Santoña.

AÑO DE 1851

214.- QUECHEMARÍN “CARMEN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro Echevaranza

Arqueo: 24 toneladas

Tripulación: 6 tripulantes

Origen - Destino: Santander - San Sebastián

Carga: Vino, azúcar, arroz, y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5345 - 1851

A las tres de la tarde del día once de abril de 1851 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Guerra de ella, Don Pedro Echevaranza, capitán del quechemarín nombrado “**Carmen**”, de porte de veinticuatro toneladas y cinco hombres más de tripulación, de la matrícula de San Sebastián, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cuatro de la madrugada del día de ayer, diez, sano el Buque de Quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato Puerto de Santander con viento terral bonancible, cargamento de Vinos, azúcar, Arroz, y otros efectos, y destino al de San Sebastián a la orden de varios de aquel comercio, siguiendo sin novedad en rumbo de su destino hasta la hora de las Diez de su mañana que, cargándoles un viento fresco del Este con mar gruesa que les obligó a

tomar dos fajas de rizos a las mayores, arriar el Foque grande e iar el Pequeño, para poderse mantener “bordejando” sin perder terreno:

Que en este estado continuaron toda la noche del mismo día de ayer y hasta las nueve de la mañana de hoy, en que advirtiendo que les era imposible mantenerse en este estado porque les iba en aumento, y el extraordinario trabajo del Buque y fuertes marejadas que le embestía, dejaron descubrir alguna agua su Bomba, de que fue aliviado inmediatamente; y convencidos que iban a dejar a “Sotavente” este Puerto, que era el su más fácil acceso, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a él, y así lo verificaron, habiendo conseguido dar fondo dentro de este Puerto a la once de la mañana, donde le tienen sin más novedad, y sin notarse ya alguna agua de Bomba.”

Presentó por testigos de todo lo declarado a D. Francisco Manterota, Don Antonio Sánchez y Don José Antonio Otazo, marineros de a bordo, los cuales declararon ser cierto todo lo manifestado por su capitán; el cual protestó contra la mar, tierra, viento y todos los elementos, las averías que hubieran podido sufrir el buque, cargamento, aparejos y tripulación, por no ser imputables al capitán y tripulantes.

215.- BERGANTÍN GOLETA “EXPERT”

Nacionalidad: Ingresa

Capitán: Guillermo (firma William) Askan

Origen - Destino: Limpias - Swansa (Inglaterra)

Carga: Mineral de cobre

El 16 de noviembre de 1851 compareció en Santoña ante el escribano del número y Guerra de dicha Villa, el capitán Don Guillermo Askam, capitán de la goleta mercante inglesa “**Expert**”, el cual manifestó lo siguiente:

“Que procedente de Santander vino a este Puerto de Santoña el día veinte y cuatro de Octubre último, y de aquí subió a la inmediata Villa de Limpias con objeto de cargar de mineral de cobre para Swansa de Inglaterra, permaneciendo en dicho

Limpias, hasta el día seis del actual en que, concluido de hacer la carga bajó a Santoña para habilitarse de papeles en la Aduana y Sanidad, a fin de estar pronto para la salida.

Que durante el tiempo de la carga en Limpias consumió a aquella Jurisdicción todos los artículos de consumo que ocurrían a bordo; mas ya finalizada la carga y cerrado su cuenta y registro con el consignatario, como careciese de fondos con que surtirse y le fuesen facilitados por el Vice-Cónsul de Santoña, viendo en el puesto público de esta Villa carne de buena calidad mandó tomar de seis a ocho libras para el consumo de a bordo, considerando encontrase en libre facultad de poder hacerlo donde la pareciese mejor y más barato.

Que llevada esta carne a bordo, el día once del actual se encontró acometido del modo más inesperado y sorprendente por una lancha llena de gente, que bajo el pretexto de haber defraudado el pago de derechos en el ramo de Carne, venía a reconocer el buque, capitaneada por el rematante que se decía ser de aquellos Derechos:

Que en su vista, el relacionante protestó tal reconocimiento del modo más solemne, manifestándoles no tenían ningún derecho para ello, pues ya se habían pasado las visitas correspondientes en Santoña y el mismo Limpias por el individuos del Resguardo Nacional, y no creía facultado a ningún otro para hacerlo en un buque Extranjero sin intervención del Vice-Cónsul de su nación, del Alcalde de la Jurisdicción, o de otra autoridad competente.

Que esto no obstante, después de amenazarles con que serían atados si oponían resistencia al registro, subieron a bordo reconociendo del modo más escrupuloso e impropio la cámara, los camarotes, la bodega, y hasta las camas; y como nada absolutamente encontraren acudieron hasta el fogón donde estaba puesta la comida ordinaria, cogieron una olla que tenía unas cinco libras de carne y patatas y se la llevaron a tierra con el cocinero, y le exigieron diez reales por vía de multa en compensación del derecho que tenían deber cobrar sobre las carnes:

Que visto este atropello vino a Santoña, dio cuenta el Vice-Cónsul, éste se dirigió oficialmente al Señor Alcalde de Limpias exigiendo la debida satisfacción, mas como lejos de darla ni aún se haya dignado contestar, considerando que este atentado se oponía a la razón o la Justicia, al decoro de su nación y a toda clase de política y urbanidad, por caso de haber faltado en algo por su parte por ignorancia de la legislación particular de los Pueblos, nada más natural que concurrir al Vice-Cónsul en reclamación del agravio:

Que en su consecuencia se consideraba en el imprescindible deber de causar la competente protesta contra estos procedimientos y atropello de su buque, a fin de que se exigiese la debida satisfacción por quien y como correspondiese, y llevándolos a debido efecto como más haya lugar en derecho, Otorga:

Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesario contra el atropello y demás injustos procedimientos que quedan expresados, con las costas y gastos, daños, demoras y toda clase de perjuicios que por virtud de ellos se han seguido y puedan seguirse al decoro de su nación, tripulación y Buque, bajo cualquier concepto, y presentando como testigos presenciales del allanamiento del Buque a Don Manuel María de Albo, Intérprete y vecino de la Villa de Limpias, Jorge Marín y Alfredo Palmer, piloto y marinero de su buque, quienes juramentados según derecho expresaron ser cierto cuánto por dicho capitán queda relacionado. “

Fueron testigos del otorgamiento de la protesta, Don Manuel José García y Don Eusebio Díez, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1852

216.- BERGANTÍN GOLETA “IRIBARREN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Vega

Arqueo: 56 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen - Destino: Santander - La Coruña

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5345 - 1852

A las doce de la mañana del día once de febrero de 1852 compareció ante el escribano de Santoña Don Juan Vega, capitán del bergantín goleta nombrado “**Iribarren**”, de porte de cincuenta y seis toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de Gijón, y dos marineros más de transporte, y dijo:

“Que a las cinco de la mañana del día ocho del corriente, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela del inmediato Puerto de Santander con viento favorable y a la vez que lo hacían otros infinitos buques, con carga de Harinas y destino a La Coruña, habiendo continuado sin novedad en rumbo de su destino hasta la una de la mañana del nueve, en que hallándose a la altura como ocho leguas Nornordeste del Cabo Latas les cargó un recio temporal del Noroeste que les obligó a ponerse a la capa corrida con la mayor a todos rizos, trinquete, pasadera y trinquetilla:

Que en tal estado siguieron hasta las cuatro de la mañana del mismo día, en que advirtiendo hacerse cada vez más furioso el temporal cambió de nuevo para observar si les era dable tomar tierra, mas como advirtiesen a las siete que la tierra se hallaba cerca y que disminuía el temporal, volvió a ponerse en vuelta de afuera forzando siempre el barco lejos de la costa, y de esta manera pasaron hasta las seis de la mañana del diez, que habiéndose puesto al viento más al Norte, cambió el rumbo en vuelta del Oeste:

Que a las cuatro de la tarde reconoció felizmente el Monte de este puerto, y notando que lejos de disminuir el temporal se hacía cada vez más terrible, viendo que les tragaba y tenían en contra chubascos, granizadas y huracanes, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza acordaron unánimemente arribar si les era dable, maniobrando en este Puerto, y por fin pudieron obtenerle, siendo auxiliado en su barra de Lancha y práctico a las cinco y media de la misma tarde de ayer, sin haber dejado de aliviar incesantemente el agua de Bomba que se había notado desde las ocho de la tarde del nueve, a consecuencia de lo mucho que trabajaba el Buque, la cual ha dejado de notarse desde que han dado fondo.”

En justificación de lo manifestado por el capitán declararon por testigos Don Ramón Gamillo, de la dotación del buque, Don Francisco Carneiro y Don Antonio Rodríguez, marineros de transporte, mayores de edad; posteriormente el capitán expresó la fórmula de protesta, para resguardarse de las averías que hubieran ocurrido en el barco, carga y tripulación.

217.- BERGANTÍN - GOLETA “GERTRUDIS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ángel Astoviza

Arqueo: 98 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen- Destino: Bilbao - Puerto Rico

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5345 - 1852

A las doce de la mañana del día 23 de noviembre de 1852 compareció en Santoña ante el escribano público y Guerra de dicha Villa, Don Ángel Astoviza, capitán del bergantín goleta español nombrado “**Gertrudis**”, de noventa y ocho toneladas y nueve hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual expuso lo siguiente:

“Que a las once de la mañana del día siete del actual, sano el buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, con viento flojo al Sur, cargamento de Harinas y destino a Puerto Rico se dio a la vela desde el Puerto de Bilbao, y sin más novedad particular que bastantes mares del Oeste, alteraciones de viento al “Sudueste” fresco y celajes ofuscados, continuaron hasta las doce de la mañana del día trece en que, hallándose a la altura de Cabo Prior, distancia de legua, cuatro millas, tuvieron que virar en vuelta de Norte por serle imposible montar dicho Cabo, a causa de haberse llamado el viento más al “Sudueste” ya huracanado, el cuales impidió tomar al Ferrol, obligándoles a quedar con el velacho a dos fajas, la verga y trinquetilla, cargando todo el restante aparejo, y más después a cargar también el velacho y trinquetilla, quedándose a la capa, por ser irresistible la furia del viento y mares:

Que sin mejorar de posición, siempre con grandes mares, cuyos golpes cruzaban el Buque, chubascos y viento huracanados que les hacían perder terreno, en que luego calmoso, y a la vista del faral de Estaca se llamó el viento al Sur y siguieron en vuelta

del Oeste, pero a las doce desgraciadamente volvió a establecerse al Oeste y tuvieron que virar, sin que desde entonces consiguiesen la menor bonanza; a lo cual se agregó que el veinte, a la vista del faral de Estaca se notó en la Bomba mucha más agua que la de costumbre, a causa sin duda de lo infinito que trabajaba el Buque, y de la cual se le alivió inmediatamente, y después que un furioso huracán les fijó la mayor dejándoles con las velas:

Que el veinte y uno continuó corriendo en popa con sólo la trinquettilla, hasta las ocho de la noche que calmó algún tanto, a lo que siempre con mares que les tragaban; mas al amanecer del veinte y dos les acometió otra fuerte Galerna del Noroeste que les forzó a correr con sólo el velacho, cruzando a las doce por frente la Farola de Santander, cuyo puerto les fue imposible tomar por falta de marea, y en tal situación, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente venir al fondeadero del Fraile, con objeto de arribar seguidamente a este Puerto, como el de más fácil acceso, el que felizmente han conseguido a las diez de esta mañana después de haber pasado la noche anterior en el fondeadero del Fraile, y con el auxilio de lancha y Práctico.”

Confirmaron como testigos de lo declarado por el capitán, Don Juan Bautista Orbeta, piloto tercero, Don Fernando Carranza, y Don Antonio de Armonia, de cuarenta y cinco, veinte y cinco y veinte años. Después el capitán expuso la fórmula de protesta de mar habitual en estos casos.

218.- GOLETA “AURELIA PRIMERA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco Ferrer

Arqueo: 156 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Glasgow (Escocia) – La Habana

Carga: Cerveza y varios efectos

A. H. R. C. Legajo 5345 - 1802

El 26 de noviembre de 1852 y hora de las diez de la mañana compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Francisco Ferrer, capitán de la goleta mercante española nombrada “**Aurelia Primera**”, de porte de ciento cincuenta y seis toneladas y once hombres de tripulación, de la matrícula de Villagarcía, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día seis del corriente, sano el Buque de quilla y costados, bien acondicionado y pertrechado de cuánto se requiere, levó en el Puerto de Glagow, Reino de Escocia, con cargamento de cerveza y otros varios efectos, y destino al de La Habana, y con práctico a bordo fue remolcado por un vapor a Grinoth, donde volvió a fondear en el mismo día esperando el buen tiempo:

Que presentándose éste bonancible el día nueve, sobre las cuatro de la mañana emprendió de nuevo la navegación siguiendo sin novedad notable, aunque con tiempos fuertes y mucha cerrazón, hasta las ocho de la mañana del diez y siete en que, hallándose en latitud 44° 42' y longitud 9° 54' del meridiano de Grenwinch tuvieron que ponerse a la capa con la trinquettilla, mayor sobre tres rizos y el velacho a dos, a resultas de que los recios vientos O. SO. y SO. y géneros y mares encontradas, acometían y fatigaban mucho al Buque del modo más extraordinario, impidiéndole continuar en rumbo:

Que así siguieron en vuelta del cuarto cuadrante hasta las cuatro de la tarde del día veinte en que, arreciando más y más el viento y siendo en extremo levantadas las mares, creyeron conveniente aferrar y aferraron el velacho, continuando en esta forma hasta las tres de la mañana del siguiente veinte y uno, en que a resultas de una terrible cabezada del Buque, procedente de un fuerte golpe de mar, se rompieron el Botalón del Foque y sus dos palos por encima de las encapilladuras, cayendo los masteleros, verga, velas y todo lo demás, y quedando pendiente por la banda de estribor enredado uno con otro y lastimando al mismo tiempo a algunos marineros:

Que en el instante trataron de arreglarlo y meterlo todo dentro, pero como diese fuertes golpes el Buque, impidiendo además todo gobierno y poniendo a la nave en corriente peligro de perecer con personas y cargamento en medio de tan rehecha borrasca, para librarse de riesgo tan crítico como efectivo, de acuerdo con los demás oficiales del Buque, determinaron picar y se picaron todas las jarcias y cabos que aguantaban el Botalón y masteleros, con su parte de los Palos rotos, de cuyas resultas se fueron al mar con todas las velas, jarcias y maniobra que les corresponden, de

forma que a bordo no quedó más que las jarcias principales que aguantaban a los Palos, y la parte inferior de lo picado que se recogió y puso en las Lanchas:

Que desembarazado de esta suerte el Buque pudo obedecer el gobierno, y en el estado en que habían quedado se vieron precisados a ponerse y se pusieron a la vía, dando la Popa al mar y viento y marchando a merced de ellos, sin poder hacer observación alguna por la continua cerrazón del horizonte, hasta las Doce, que algo más abonanzado y zafado de la picadura atravesaron en vuelta al Sur con la mayor, trinquete y trinquetilla; mas a las ocho de la misma noche un fuerte golpe rifó el trinquete y pasaron la noche a la capa con la mayor y trinquete:

Que amaneció el veinte y dos, horizontes foscos y viento recio del Oeste, y a las siete otro golpe de mar rizó la mayor, y careciendo de más velas tuvieron la precisión de dar popa al viento con sólo la trinquetilla, y así continuaron hasta las cuatro de la tarde, en que otro furioso golpe inundó la cubierta dejando dormido al Buque con el eminentе peligro que es consiguiente, y en cuyo remedio de unánime acuerdo arrojaron al mar, las pipas de aguada desfondadas y cuanto había sobre cubierta, que fue lo siguiente:

Una Ancla con peso de once quintales; una cadena de trece líneas de grueso y sesenta brazas de largo; las cinco pipas de aguada; una Guindalera de cinco pulgadas grueso y cien brazas de largo; Dos tinas de carne; una de cerdo con peso de seis arrobas y otra de Vaca con ocho arrobas; un mastelero de velacho; una verga de id. con pico; dos alas y una rastrera; todos los pedazos de jarcia picada, que según queda dicho se habían recogido en la Lancha; seis remos, seis baldes; cuatro drizas de ala; ocho cuadernales; diez motones; una gata y otras varias menudencias:

Que despejado así el Buque y puesto marinero, siguieron sin rumbo cierto la navegación y siempre acosados por las gruesas mares, hasta el veinte y tres por la mañana que, aclarado un poco el horizonte descubrieron tierra y reconocieron hallarse a sotavento del Cabo de Peñas, distancia como de seis a siete leguas; y en su consecuencia, vista la imposibilidad de continuar la navegación por los acontecimientos sufridos, y teniendo también en cuenta el agua que en alguna cantidad había descubierto en el Buque, de conformidad con los demás oficiales de la Nave determinaron arribar al primer puerto que les fuere posible:

Que en esta virtud maniobraron lo suficiente para ver que podían tomar el puerto de Gijón o Ribadesella, pero que todo fue inútil porque el viento y mar le era superiores a sus esfuerzos, lo cual les impidió también entrar a Santander, y únicamente les fue dado obtener en la tarde de antes de ayer, veinte y cuatro, la rada o fondeadero de

este Puerto, llamado del Fraile, donde continuaron hasta la mañana de ayer, veinte y cinco, en que con la marea y auxilio de práctico y Lancha tripulada con veinte y seis hombres, anclaron dentro de este Puerto sobre las once de la mañana, y visitados fueron admitidos a libre plática como a las tres de la tarde:

En justificación de la certeza de este relato, dicho capitán presentó por testigos a Don Eduardo Portales, Don Remigio Lagares, y Don Manuel Llorens, Piloto y marineros de a bordo respectivamente, quienes bajo de Juramento que voluntariamente prestaron con arreglo a derecho, declararon ser cierto y verdadero en todas sus partes, cuánto por el mismo capitán queda relacionado.”

A continuación el capitán protestó contra la mar, tierra, viento, y todos los elementos, para que no se entendiera que los desperfectos del buque eran por su culpa, tal como se manifestaban los que hacían las protestas de mar.

219.- BERGANTÍN GOLETA “BONIFACIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Mariano Soltura

Arqueo: 146 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen- Destino: La Guaira - Bilbao

Carga: Cacao

A. H. R. C. Legajo 5345 - 1852

A las diez de la mañana del 17 de diciembre de 1852 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Mariano Soltura, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado “**Bonifacia**”, de porte de ciento cuarenta y seis toneladas y nueve hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las tres de la tarde del día seis de noviembre último, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con viento bonancible en el Puerto o Rada de La Guaira, con cargamento de cacao y destino al de Bilbao, siguiendo sin novedad particular hasta las doce del día veinte y dos del mismo:

Que en esta hora, y hallándose a 28° de latitud les cargó un recio tiempo del Noroeste que les obligó a dar popa a las mares con el velacho, trinquete y trinquetilla a todos rizos, sin embargo de lo cual recibieron repetidos golpes de mar que cruzando el Buque le tenía siempre inundada la cubierta; a las cuatro de la tarde una recia turbonada les hizo faltar la tomadera de Gavia, llevándose en tiras todo el aparejo, dejando la verga sola; y anocheció con viento deshecho repitiéndose los golpes, teniéndoles en eminente peligro y haciendo trabajar al Buque del modo más extraordinario, de cuyas resultas se notó bastante Agua, la cual fue aliviada incesantemente con las dos Bombas; sin haber cedido el temporal hasta las doce de la noche en que, abonanzando algún tanto se procuró maniobrar con objeto de que no trabajase tanto el Buque:

Que amaneció el veinte y tres viento frescachón y mares tan gruesas que no les dejaban gobernar; a las ocho, tratando de inquirir si era dable la procedencia de la mucha agua que seguía haciendo el Buque descubrieron una costura con la estopa salida entre el Branque “tablaver” del rancho de Proa, lo cual remediaron inmediatamente del mejor modo posible con una plancha, echando también de menos dos Planchas de cobre arrimado al Branque; y a las diez se vieron precisados a echar abajo las tres vergas del Palo mayor, con objeto de que el Buque trabajase menos:

Que sin más acontecimiento particular o notable continuaron hasta las doce de la noche del veinte y ocho, en que un fuerte golpe de mar rompió el Botalón de Foque llevándose en pedazos la Trinquetilla y desclavando la Patena del Estay del velacho, e inmediatamente cargaron el velacho a dos rizos y mayor a tres, tratando de ver si podían asegurar el Botalón, Foques y Jarcia; pero como les fuese imposible, por haberse quedado en muy mal estado y siguiese chocando con una de las puntas en la amurada; temiendo no le echase dentro alguna tabla y con objeto de evitar mayores males, de unánime acuerdo con la oficialidad procedieron a picar los vientos de Foque, Peti-foque, Botalón y demás trozos que los era imposible coger, pasando el resto de la noche trabajando del modo más extraordinario, y sin poderse sostener a causa de las marejadas, fuertes y repetidos golpes que sufrían:

Que después de estos desgraciados acontecimientos, algo más abonanzado, aunque siempre con chubascos, gruesas mares, y sin cesar de aliviar el agua de Bombas, pudieron continuar en rumbo hasta el día de ayer, diez y seis y hora de las doce, que cerca de este Puerto les abordó el Práctico de Bilbao y con su acuerdo y el de la oficialidad según Ordenanza, determinaron arribar a él mediante la falta de mareas para en el de su destino, y haber grandes mares del Noroeste, el que consiguieron a las tres de la misma tarde auxiliado de Lancha y práctico; fueron visitados y admitidos a libre plática; continúan sin más novedad que el agua de Bomba, si bien un tanto disminuida.”

Confirmaron la versión del capitán, Don Manuel de Zalduendo, Don Laureano Bareño y Don Justo Libarona, Piloto, pilotín y marinero de dicho bergantín goleta, todos mayores de veinticinco años de edad. Y como final del acto, el capitán expresó la fórmula que se usaba en los documentos de protesta de mar, que tanto hemos reproducido en este trabajo.

AÑO 1853

220.- CORBETA “PERÚ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista de Larraechea

Arqueo: 334 toneladas

Tripulación: 13 hombres de tripulación

Origen - Destino: Guayaquil - Bilbao

Carga: Cacao y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1853

A las nueve de la mañana del día 11 de enero de 1853 compareció en Santoña ante el escribano público del número y Juzgado de Guerra, Don Juan Bautista

de Larraechea, capitán de la corbeta mercante española “Perú”, de trescientas treinta y cuatro toneladas de arqueo y trece hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que procedente de Guayaquil con cargamento de cacao y otros efectos y destino a Bilbao, hubo de hacer arribada forzosa a La Coruña el día veinte y seis de noviembre último, a consecuencia de los temporales sufridos, donde causó la competente protesta de mar el día veinte y nueve del mismo, luego de admitido a libre plática y dentro del término marcado por la Ley, ante el Escribano de aquel tribunal de Comercio Don Manuel Lodeyro:

Que el diez y ocho de Diciembre siguiente se volvió a dar a la vela para su destino, y también se vio precisado a tener que arribar forzosamente al de Santander el veinte y dos del mismo, donde ratificó aquella protesta ante José María Dou Martínez, Escribano de actuaciones del Tribunal de Comercio, permaneciendo hasta el día ocho del actual:

Que en este día y hora de las siete de la mañana, sano el Buque de Quilla y costados, y bien reparado, acondicionado y pertrechado, emprendió nuevamente navegación en rumbo de su destino con viento bonancible del Oeste, práctico de aquel puerto, y otro del de Bilbao que embarcó en el mismo Santander, y despedido el primero a las dos de la tarde ya fuera de puntas, demarcaron a las cinco Cabo de Quintres, distancia como ocho millas, anocheciendo mal cariz y horizontes oscuros, viento fresco del cuarto cuadrante, mar gruesa del mismo y del NO., y a las nueve cargaron el trinquete, quedando atravesados Norte Sur de Santoña, pasando la noche sin otra novedad particular:

Que amaneció el nueve en los mismos términos, igual viento, mar gruesa y larga del NO. y NE. Sur con la boca de Castro; a las once quedaron atravesados con la de Ciérvana, aguardando la marea y a la mar; próximos ya a la Barra largaron bandera blanca de la Atalaya para no acometer el Puerto; a las dos repitieron la misma señal, y habiendo cambiado el viento repentinamente, con mar picada, y sin gobernar el Buque, mandó el práctico fondear en diez y siete brazas de agua después de reconocido ser arena con el Escandallo, lo que verificaron largando cincuenta y seis brazas de cadena y aparejo aferrado, aunque listo para hacerse a la vela:

Que anocheció en calma, cielo y horizontes despejados, pero la mar en aumento; a las ocho largaron otras veinte y seis brazas de cadena; y a las diez y media se entabló algún viento del Sur, y como a las once y cuando les faltare la cadena por el Escoben,

se vieron precisados a arriar el Bote mayor y con cuatro remos poner en remolque al Buque por la proa, a fin de salir del peligro que podían correr entre puntas:

Que amaneció ayer, diez, cielo y horizontes de mal cariz; viento fresco del SO. y mucha mar del NO., y a las ocho determinó el práctico ser indispensable arribar a este Puerto de Santoña por ser expuesto quedar fuera, mediante el mal cariz y gruesas mares del NO., en cuya consecuencia y de común acuerdo con la Oficialidad, según Ordenanza, maniobraron en su demanda, y auxiliados de práctico de este Puerto le consiguieron a las dos de la misma tarde.

En justificación de la certeza de este relato, dicho capitán presentó por testigos a Don Juan de Aresti, Don Juan Bautista Aresti y Don Manuel de Goyenechea, Piloto, tercero y tripulante de a bordo, quienes expresaron ser mayores de edad, y bajo de juramento que voluntariamente presentaron, según dicho, declararon ser cierto en todas sus partes cuánto por el mismo Capitán queda relacionado”.

A continuación el capitán expresó la fórmula notarial de la protesta de mar, y con ella quedó terminado el acto.

221.- BERGANTÍN “GERARDO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Francisco Urriola

Arqueo: 94 toneladas

Tripulación: 9 tripulantes

Origen - Destino: Santander- Liverpool (Reino Unido)

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5345 - 1853

A las nueve de la mañana del día 6 de febrero de 1853 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Francisco Urriola, capitán del bergantín mercante español nombrado

“**Gerardo**”, de porte de noventa y cuatro toneladas y nueve hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cuatro y media de la mañana del día veinte y nueve de Enero último, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con viento Sur Sueste bonancible en el inmediato Puerto de Santander, con cargamento de Harinas y destino a Liverpool, siguiendo sin más novedad que la de muchas mares del tercer y cuarto cuadrante, hasta las cuatro de la tarde del día treinta en que cambió el viento al Noroeste fresco, anocheciéndoles cielo y horizontes achubascados:

Que a las doce de la medianoche viraron en vuelta del cuarto cuadrante, y a las dos de la mañana del treinta y uno cargó el Velacho poniendo a tres fajas la Gavia y trinquete arrizado, y con la trinquetilla continuaron hasta las cinco y media, en que un furiosos huracán les hizo zozobrar, dándole enseguida un recio golpe de mar que inundó la cubierta, teniéndoles en el más eminente peligro, hasta que consiguieron cargar la Gavia y se puso el Buque marinero; mas reconocidas las Bombas hallaron bastante agua y trataron de aliviarla inmediata e incansablemente; continuando sin otro accidente hasta las cuatro de la tarde del mismo día treinta y uno en que otro recio golpe de mar les volvió a inundar el Buque, aumentando la agua de Bombas a consecuencia de lo mucho que trabajaba:

Que siempre acosados por las mares, sufriendo repetidos golpes y no dejando las Bombas un solo instante continuaron aguantándose hasta las tres de la tarde del día tres, en que habiendo refrescando cada vez más mar y viento, y considerando que les era imposible resistir en tal estado, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza y unánimemente deliberaron arribar al Puerto que les fuere más fácil y asequible, en cuya virtud maniobraron con este objeto:

Que esto no obstante, pasaron con el mayor trabajo y eminente peligro hasta las diez de la mañana del día de ayer, cinco, que avistaron el monte de este Puerto, el cual trataron de tomar inmediatamente, y felizmente lo consiguieron auxiliados de Lancha y Práctico, dando fondo dentro de él a la una de la tarde, y habiendo notado que desde entonces ha disminuido casi completamente el aumento de agua de Bomba, de lo cual se infiere que lo motivaba lo mucho que sufría y trabajaba el Buque.”

Declararon como testigos de la veracidad del relato del capitán Don Manuel Muñiategui, Don Antonio Ydiurtia, y Don Francisco Zabala; y a continuación el capitán expresó la fórmula clásica de la protesta de mar, dando por acabada la comparecencia.

222.- BERGANTÍN “LORITO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Ramón de Ibarra

Arqueo: 103 toneladas

Tripulación: 10 tripulantes

Origen - Destino: Santander - Santiago de Cuba

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1853

El día 26 de febrero de 1853 a las nueve de la mañana, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don José Ramón de Ibarra, capitán del bergantín mercante español nombrado “**Lorito**”, de ciento tres toneladas y diez hombres de tripulación, de la matrícula de Gijón, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las siete de la mañana del día veinte y uno del actual, sano el Buque de Quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato Puerto de Santander con viento Sudoeste bonancible, cargamento de Harinas y destino a Santiago de Cuba, siguiendo sin novedad particular hasta el amanecer el día veinte y dos, en que cambiando el viento al Noroeste y gruesas mares que hacían trabajar bastante al Buque, les obligó a cambiar la mura metiendo la mayor redonda y foque y tomaron dos fajas de rizos a las Gavias:

Que aumentados cada vez el mar y viento, a las dos de la noche se pusieron en vuelta de tierra con el trinquete adrizado, sin que esto bastase a evitar que a las cuatro de la tarde del veinte y tres recibiese el Buque un fuerte golpe de mar que le anegase, sacando la Lancha de los calzos y poniéndoles en el más eminente peligro, anocheciendo sin ceder el Temporal, el cual hacía trabajar extraordinariamente al Buque, de cuyas resultas sin duda notaron que empezó a hacer ocho pulgadas de agua por hora, de la cual fue aliviado inmediata e incesantemente con las bombas:

Que a las ocho de la noche viraron en redondo poniéndose a la capa cerrada, pasando la noche con chubascos a la vista de la farola de Santander, hasta las cuatro de la mañana del veinte y cuatro que viraron en vuelta de afuera; que amaneció el veinte y cuatro, con gruesas mares aunque el viento algo más flojo, y se pudieron ir sosteniendo sin contratiempo hasta las dos de la noche que volvió a repetirse el temporal con mucha más furia que anteriormente, en términos que a las dos de la mañana de aquella un recio chubasco rifó el trinquete, reproduciéndose incesantemente los golpes de mar sin disminuir el agua de Bomba, que no dejaban de la mano:

Y como amaneciese en iguales términos y a las ocho de la mañana avistaron tierra, considerando imposible resistir sin eminente peligro de perecer el Buque, reunida en Junta la oficialidad según Ordenanza se deliberó unánimemente arribar al Puerto que les fuese asequible, y en su virtud maniobraron con el objeto de dirigirse al de su salida, Santander, el cual les fue imposible tomar por las muchas mares y recio viento que les hizo rebasarle, de cuyas resultas se dirigieron a este de Santoña, como el más próximo y de más fácil acceso, el cual felizmente pudieron tomar auxiliados de Lancha y práctico, dando fondo dentro de él a las dos y media de la tarde del mismo día de ayer, desde cuya hora se ha notado la disminución de agua en Bomba, hasta haber quedado en su estado ordinario, lo cual demuestra que la motivara lo mucho que trabajaba el Buque.”

Declararon como testigos de lo manifestado por el capitán, Don Tomás Salazar, Don Juan Antonio de Ibarra, y Don Francisco Martínez, Piloto, contramaestre y marinero de a bordo; y el capitán expresó la fórmula habitual de protesta de mar, con lo que resultó finalizado el acto.

223.- FRAGATA “LIMA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Francisco de Osollo

Arqueo: 338 toneladas

Tripulación: 15 marineros

Origen- Destino: Guayaquil - Bilbao

Carga: Cacao

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1853

A la nueve de la mañana del día 5 de diciembre de 1853 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Francisco de Osollo, capitán de la fragata mercante española “**Lima**”, de la matrícula de Bilbao, el cual, después del juramento debidamente prestado manifestó lo siguiente:

“Que procedente de Guayaquil con cargamento de cacao y destino al Puerto de Bilbao, entró de arribada forzosa en el de Santander el día veinte y uno de Noviembre último, y el veinte y dos, antes de las veinte y cuatro horas causó la Protesta de los acontecimientos del viaje ante el Escribano de aquel número, Don José María Dou Martínez, cuyo testimonio me exhibe, y ratificándose como se ratifica en todo lo contenido dijo asimismo:

Que permaneció en dicho Puerto de Santander hasta el día dos del actual y hora de la once de la mañana, en que remolcado por el bajo de San Martín se volvió a dar a la vela para el Puerto de su destino, continuando con calmas y vientos bonancibles hasta las cuatro y media de la tarde del día tres, que después de haber estado próximos a la Barra (de Bilbao) cargó el viento Sur bastante fuerte, y el Práctico les ordenó tomar la vuelta de afuera:

Que se mantuvieron en Bordos toda la noche para ver si podían conseguir la entrada al día siguiente, pero como a las cuatro de la mañana de ayer, cuatro, tomase más fuerza el viento y considerasen ser imposible obtener la Barra en todo el día, consultadas las mareas y reunida en Junta la oficialidad y práctico con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este de Santoña en espera de las mareas, y maniobrando en este sentido, a las nueve tomaron el práctico de este Puerto, con cuyo dictamen se demoraron hasta el mediodía, que auxiliados de la segunda Lancha y alguna ventolina se dirigieron a él, dando fondo dentro del Puerto a las tres y media de la tarde sin ninguna otra novedad.”

Fueron testigos a la declaración del capitán y afirmaron ser cierto todo lo que había manifestado, Don Manuel de Aguirre, Don Santiago Cabieces, y Don Alejo de Abaroca, piloto, agregado y marinero de la fragata; y a continuación el capitán expresó la fórmula habitual de protesta de mar.

224.- BERGANTÍN - GOLETA “BASILIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Antonio Erezuma

Arqueo: 107 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: Londres - Bilbao

Carga: General

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1853

A las diez de la mañana del día 20 de diciembre de 1853 compareció ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don José Antonio Erezuma, capitán del bergantín goleta mercante español “**Basilia**”, de ciento siete toneladas de arqueo y siete hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que procedente de Londres, con carga general y destino a Bilbao, entró en el Puerto de Vigo, donde hecha cuarentena y admitido a libre plática causó protesta de los acontecimientos de la navegación el día quince del actual, ante Don Francisco Blein, Escribano de aquel Tribunal de Comercio; cuyo testimonio me exhibe, y ratificándose como se ratifica en todo lo contenido, dijo así mismo:

Que a las cinco de la mañana del día diez y siete del actual salió de dicho Puerto de Vigo y continuó sin novedad particular en rumbo de su destino, hasta las cinco de la tarde del mismo día, en que hallándose a la altura de Finisterre, distancia como cinco millas al E. SO. les cargó un furioso y huracanado viento del Sudoeste que, sin perjuicio de haber aferrado todas velas mayores y velacho sobre el tamborete, la trinquetilla y mayor a dos fajas, les cruzaban los golpes de mar de babor a estribor, habiendo trabajado extraordinariamente al Buque, y poniéndoles en el mayor peligro; y picada la bomba hallaron bastante agua, de la cual le aliviaron incesantemente, porque hacía más de ocho pulgadas por hora:

Que poco más o menos continuaron en el mismo estado hasta las diez de la mañana del día de ayer, que encontrándose próximos a la boca de Castro Urdiales les abordó un práctico de la barra de Bilbao, y como la mucha mar y el viento Sur Sudoeste les impidiese acometer a la Barra, reunida en Junta la tripulación y práctico con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a éste como de más fácil de acceso, en espera de tiempo, y maniobrando en este sentido han dado en él a las ocho de esta mañana.”

El capitán presentó por testigos de lo que había referido a Domingo María de Erezuma, Juan de Acurio y Domingo Antonio de Alegría, piloto y marineros de a bordo del bergantín goleta; y a continuación el mismo capitán expresó la fórmula notarial de protesta de mar.

225.- GOLETA “LEONOR”

Nacionalidad: Española Capitán:

Don Nicolás de Alegría

Arqueo: 83 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen - Destino: Londres – Bilbao

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1853

El día 20 de diciembre de 1853 y hora de las dos de la tarde, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Nicolás de Alegría, capitán de la goleta mercante española “**Leonor**”, de porte de ochenta y tres toneladas y cinco hombres más de tripulación, de la matrícula de Bilbao, quien bajo de juramento manifestó lo siguiente:

“Que procedente de Londres con carga general y destino a Bilbao entró en el Puerto de Vigo, donde hecha cuarentena y admitido a libre plática causó protesta de los acontecimientos de la navegación el día once del actual ante Francisco Blein,

escribano de aquel Tribunal de Comercio, cuyo testimonio me exhibe, y ratificándose, como se ratifica, en todo su contenido, dijo así mismo:

Que a las cinco de la mañana del día diez y siete del actual salió de dicho Puerto de Vigo en rumbo al de su destino, y continuó sin novedad hasta las cinco de la tarde del mismo día, que demarcando Finisterre al E. SE., distancia de cinco a seis millas, les cargó tan huracanado viento del Sudoeste que a pesar de haber aferrado la mayor parte del velamen les puso eneminente peligro, porque los golpes de mar cruzaban de banda a banda, trabajando al buque hasta violentamente, a cuyas resultas se notó alguna agua de Bomba más de lo regular, de que fue aliviado inmediata e incansablemente:

Que sin otra novedad notable continuaron hasta las diez de la mañana del día de ayer en que, hallándose próximos a la embocadura de Castro les abordó un Práctico de la Barra de Bilbao, y como la excesiva mar y el viento Sur Sudoeste no les permitiese acometer la Barra, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente, con dictamen también del Práctico, el arribar a este de Santoña como el de más fácil acceso; y en consecuencia se dirigieron a él y le obtuvieron a las doce de este mismo día."

Fueron testigos de lo declarado por el capitán de la goleta, Don José Antonio de Arezo, Juan Bautista de Agoitiz y Martín de Arriendiaga, piloto y marineros del mismo buque, a lo que siguió la fórmula de la protesta de mar expresada por el capitán, con lo que se dio por finalizado el acto.

226.- BERGANTÍN GOLETA “BONIFACIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Mariano Soltura

Arqueo: 128 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen - Destino: Bilbao - Burdeos

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1853

El día treinta de diciembre de 1853 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Mariano Soltura, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado “**Bonifacia**”, de porte de ciento veinte y ocho toneladas y once hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las once de la mañana del día veinte y seis del actual, sano el Buque de Quilla y Costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato Puerto de Bilbao con cargamento de harinas y destino a Burdeos, y siguió sin novedad particular en rumbo de su destino hasta las cuatro de la tarde del día veinte y siete, que hallándose a la altura de 44° 12' latitud, 3° 5'' de Longitud, les cargó tan fuerte temporal del Nor Nordeste que les obligó a virar en vuelta del cuarto cuadrante, continuando en capa cerrada con viento variable siempre fresco del primer cuadrante, hasta que amaneció el veinte y ocho, cielo y horizontes cargados, y volvió a refrescar en términos de hacer trabajar bastante el Buque, entrando a bordo varios golpes de mar:

Que a la una de su tarde calmó de golpe el viento e izaron la mayor a fin de trabajar menos el Buque, y después de haber descubierto el monte de Santoña viraron en vuelta del Este, anocheciendo de mal cariz:

Que amaneció ayer, veinte y nueve, con peor cariz, poco viento, nevando y con gran cerrazón, y a las ocho de la mañana se llamó el viento al Esnordeste, tan duro y huracanado, cerrazón como si fuese de noche y cariz tan sospechoso que se consideraron en grave peligro; a las diez despejó algún tanto, pero como cambiase el viento y hubiese gran riesgo de continuar en la costa, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este Puerto de Santoña en espera de tiempo, y maniobrando en este sentido pudieron obtenerle a las cuatro de la tarde del mismo día de ayer.”

El capitán Soltura presentó como testigos de todo lo por él manifestado a Don Manuel de Zalduendo, Don José María Amillaga y Don Federico Basaldúa, piloto, tercero y agregado del bergantín goleta; y a continuación expresó la fórmula habitual de protesta de mar, con lo que se dio fin al acto.

227.- QUECHEMARÍN “REINA DE LOS ÁNGELES”

Nacionalidad. Francesa

Capitán: Don Honorio Pedrono

Arqueo: 76 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen - Destino: Limpias - Dunquerque

Carga: Planchas

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1853

A las once de la mañana del día 31 de diciembre de mil ochocientos cincuenta y tres, compareció ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Honorio Pedrono, capitán que dijo ser del quechemarín francés **“Reina de los Ángeles”**, de porte de setenta y seis toneladas y siete tripulantes, de la matrícula de Morieau, quien por medio del intérprete Don Juan de Hener, Vicecónsul de la nación francesa en el puerto de Santoña, declaró lo siguiente:

“Que según la contrata de su fletamiento se hallan estipulados veinte días comunes de Plancha para carga y descarga, contados desde el en que se encontrase dispuesto a verificarlos hasta su terminación; abonándoles medio franco diario por tonelada de carga en cada un día de más que se demorase:

Que el día doce del corriente estuvo dispuesto a la carga en el inmediato Puerto de Limpias, donde ha sido cargado con destino a Dunquerque por los comisionados de los Señores Dóriga de Santander, ,principales cargadores; pero como dichos comisionados, unas veces por falta de órdenes y otros por alegar que hacía mal tiempo, no hayan terminado de completarle la carga hasta las tres de la tarde del día de ayer, en que finalizaba los veinte días, les pidió le firmasen los conocimientos, con expresión del día en que estuvo listo a la carga y el en que se terminó, a fin de poder reclamar las estadías correspondientes en el punto de la descarga, según los días que en ella se tarde; y como se hayan negado a verificarlo se encontraba en el caso de causar sobre ello la conducente protesta:

En justificación de la certeza de este relato, respecto al día en que estuvo corriente a recibir la carga y el en que se terminó, presentó por testigos a Mr. Juan Simon, Juan Vicente Lefloc e Hipólito Hulbert, los que expresaron ser Pilotos y marineros de a bordo, mayores de edad los dos primeros, y de diez y ocho años el último; quienes debajo de Juramento que prestaron voluntariamente según derecho, y por medio del mismo intérprete, dijeron:

Que es cierto cuánto por dicho capitán queda relacionado y les fue leído por mí el Escribano, y traducido por el intérprete, respecto al día en que estuvo el Buque dispuesto a la carga y el en que se terminó, lo cual les consta “ad propia ciencia”, por haberlo visto como tales individuos de a bordo.”

A continuación el capitán expresó su protesta de mar a fin de que fueran por cuanta y cargo de los cargadores, comisionados, fletadores y demás a quien compitiere los daños y perjuicios que pudieran seguirse por lo relacionado, al buque, propietarios, cargamento y tripulación.

AÑO 1854

228.- BERGANTÍN “CENTINELA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Domingo de Arteta

Origen - Destino: Guayaquil - Santander y Bilbao

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1854

El día 22 de enero de 1854 y hora de las diez de la mañana, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, compareció Don Domingo de Arteta, capitán del bergantín mercante

español nombrado “**Centinela**”, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que procedente de Guayaquil, con destino a Santander y Bilbao y escala en La Coruña a recibir órdenes, llegó a dicho Puerto de La Coruña a las tres de la tarde del día tres del actual, y a la una y media del día cuatro causó la conducente protesta de los acontecimientos de la navegación ante Don Manuel Antonio Lodeiro, Escribano de actuaciones de aquel Tribunal de Comercio, cuya copia primordial fehaciente me exhibe en este acto para los efectos que se expresarán, y dijo así bien:

Que salió de La Coruña en rumbo a su destino de Bilbao, aunque sin ningún acontecimiento notable, en este día arribó a este Puerto el día diez y ocho del actual a esperar aguas en la Barra (de Bilbao), y visitado por la Junta de Sanidad se le mantuvo de observación hasta la una de la tarde del día de ayer que se le admitió a libre plática; y hallándose por consiguiente dentro del tiempo hábil para causar la ratificación de la expresada protesta, según los preceptos del Código, llevándolo a debido efecto y en la vía y forma que más haya lugar en derecho, Otorga:

Que aprueba y ratifica en todos sus puntos la protesta de que queda hacha referencia, y ha sido leída en este acto de principio a fin por mí el escribano, a presencia de los testigos deponentes en ella y de los de este otorgamiento, cuyos testigos deponentes, Don Bonifacio de Orbeta, Don Juan Lagre y Don Asencio de Elordi, Pilotos y Contramaestre que expresaron ser del mismo Buque, bajo Juramento expresado voluntariamente según derecho, se ratificaron igualmente en sus deposiciones contenidas en referida protesta, sin tener nada que añadir, quitar ni enmendar por ser todo la verdad.”

229.- QUECHEMARÍN “N. ª S. ª DE BEGOÑA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Antonio de Erguiaga

Arqueo: 23 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen - Destino: Santoña - Santander

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1853

A las doce de la mañana del día 26 de enero de 1854, compareció ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don José Antonio de Arguiaga, capitán del quechemarín mercante español nombrado “**Nuestra Señora de Begoña**”, de porte de veintitrés toneladas, y cinco hombres más de tripulación, el cual, bajo de juramento que voluntariamente prestó, dijo:

“Que a las ocho de la mañana del día veinte y cuatro del actual, sano el buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela de este puerto con viento Sur Sueste y destino al inmediato de Santander, cargado de Harinas tomadas en la villa de Limpias, y siguió sin novedad particular hasta las tres de la tarde, que hallándose al Norte del Cabo de Quejo, distancia como cinco millas, les cargó el viento al Oes Noroeste con fuertes chubascos, lo que les obligó a darle la popa con el trinquete a dos rizos, y así llegaron a refugiarse al socaire del monte de este Puerto; pero como la furia del viento no les permitiese regir las velas para poder tomar Puerto, dio fondo en el mismo sitio a cosa de las seis de la tarde; y como a las doce de la noche saltase el viento al Norte, muy duro y con chubascos y mucha mar del Noroeste, mandó echar fuera la Lancha y tender la segunda ancla:

Que a las dos de la mañana de ayer, veinte y cinco, cargando cada vez más el mar y viento, mandó dar fondo a la tercera ancla con su cadena, pero como a pesar de ello, y a eso de las tres, no pudiese el buque con la fuerza del viento y golpes de mar que le cruzaban, y empezase a garrear sobre las tres anclas, llevándoles sobre las rompientes, considerándose en el mayor riesgo de perecer, sin poder maniobrar ni dar ningún auxilio al Buque, deliberó de común acuerdo con la tripulación el abandonarle para ver si podían salvar su vida,

Y tomada esta resolución saltaron a la lancha precipitadamente, con gran riesgo y sin lugar de tomar ni los recursos suficientes, y milagrosamente pudieron resistir al abrigo del monte hasta la diez de la mañana, que llegó en su auxilio una lancha esquifada de este Puerto con catorce hombres, y sorteando las mareas consiguió recogerles, no sin grave riesgo, y conducirlos a Tierra.

Y para aquella hora ya el Buque había cruzado por medio de todas las rompientes hasta la costa de Laredo, donde paró aguantado por las Anclas.

Que inmediatamente de saltar a tierra su primer cuidado fue buscar sujeto que quedase encargado de facilitar una buena ancla y los pertrechos necesarios al auxilio del Buque, trasladándose a Laredo con la tripulación, donde sólo podría obtener el auxilio de Lanchas y gente; a las tres y media de la misma tarde, aprestados los auxilios de Santoña y con una Lancha esquifada de veinte hombres de Laredo pasó a ver si era dable dar auxilio al Buque, y desgraciadamente no lo pudieron conseguir, a causa de la mucha mar y grandes rompientes, que no permitían aproximarse a él.

Que al amanecer de hoy volvió con otra lancha esquifada de veinte y cinco hombres de Laredo, y pudiendo felizmente abordar al Buque mandó arriar con un chicote por mano una cadena de diez líneas, con cuarenta y cinco brazas y su ancla de cinco quintales, un calabrote de sesenta brazas y cuatro y media pulgadas con su ancla de dos quintales, y dispuso levar la tercera ancla, a lo cual ni aún querían acompañarle por el grave riesgo que se corría; más al fin se consiguió la salida de la costa.

Y remolcados por la Lancha les llevó hasta el fondeadero del Fraile, desde donde sin demora continuaron a este Puerto de Santoña, dando fondo dentro de él a las diez de esta mañana; cuya salvación no puede menos que atribuir a la intercesión de la milagrosa Imagen que da nombre al mismo Buque, pues fue eminentísimo al peligro en que estuvo de ser hecho pedazos en la costa, según los golpes de mar que le cruzaban:

Y últimamente, que reconocido detenidamente el estado del Buque se nota haber sido rifadas las trinquetilla y foque con sus tomaderas según estaban aferrados, la Boneta del trinquete, la gavia, una Estacha de setenta brazas, una verga de respeto, un remo del Barco, dos de la Lancha y varias tablas de la obra maestra, un lienzo tampón extraño, que aunque tampoco haya padecido también el cargamento a causa del agua que hiciera el Buque y los grandes balances, aunque ya se nota más que la ordinaria:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Martín Uriarte, Francisco Uríbarri y Ceferino Arteaga, mayores de veinte y cinco y veinte años, que expresaron ser individuos de a bordo, quienes bajo de juramento que también prestaron voluntariamente, según derecho, declararon ser cierto en todas sus partes cuánto por dicho capitán queda relacionado y les fue leído por mí el escribano, de que doy fe; lo cual les consta de su propia ciencia, por haberlo presenciado como tales tripulantes del Buque:

Se objetó por parte del mismo Capitán el prever los perjuicios que en virtud de estos acontecimientos, forzoso abandono y arribada puedan haberse seguido o se sigan en cualquiera concepto al Buque, aparejos, cargamento y tripulación:

Otorga: Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias contra el mar, vientos, y demás que haya lugar, a fin de que no se entiendan por su cuenta, cargo ni riesgo, y sí de los cargadores propietarios, aseguradores si los hubiese, y demás a quien compete según leyes y código de comercio que en su favor implora."

Fueron testigos del otorgamiento de esta protesta Don José Félix San Juan, Don Julián Pellón, y Don Genaro Velarde, vecinos de la Villa de Santoña.

230.- BERGANTÍN “CENTINELA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Domingo de Arteta

Arqueo: 258 toneladas

Tripulación: 14 marineros

Origen – Destino: Guayaquil – Santander y Bilbao

A. H. R. C. Legajo 5346 – 1854

A las once de la mañana del día 3 de febrero de 1854 comparecía en la Villa de Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Domingo de Arteta, capitán del bergantín mercante español nombrado “Centinela”, de porte de doscientas cincuenta y ocho toneladas y catorce hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual bajo de juramento prestado voluntariamente dijo:

“Que procedente de Guayaquil con destino a Santander y Bilbao y escala en La Coruña, arribó a este puerto el día diez y ocho de Enero último en espera de aguas suficientes en la Barra de Bilbao; y después de haber ratificado la Protesta causada en La Coruña respecto a los acontecimientos ocurridos en la navegación hasta aquel

Puerto, permaneció en éste hasta las once de la mañana del día veinte y nueve del mismo mes de Enero, que se dio a la vela, sano de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado con rumbo al de su destino, Bilbao:

Mas como aflojase el viento, a pesar de ir con aparejo largo les fue imposible alcanzar la marea de aquel día, y el práctico que llevaban a bordo, cuando metió las arrastraderas orzando en vuelta del Norte, y manteniéndose toda la noche con bordadas cortas para no perder terreno:

Que hallándose a la boca de Ciérvana al mediodía del siguiente, treinta, se quedó calma, y como el Piloto mayor de la Barra les hiciese señal que no había entrada, dieron fondo con un ancla de quince quintales con cuarenta y cinco brazas de cadena por la Proa, lista otra para dar fondo en caso de que el viento apretase de afuera, y así pasaron la noche:

Que el treinta y uno quisieron volver a entrar en la Barra auxiliados de dos lanchas de Algorta, pero como el práctico o Piloto mayor de la Barra les repitiese la señal de que no había entrada, dieron nuevamente fondo esperando ver si al día siguiente eran más felices:

Que así permanecieron hasta las dos y media del día Primero, que entablada alguna ventolina maniobraron para embestir la Barra, mas a las tres y media llegó al costado el Piloto mayor con la lancha y les repitió verbalmente la orden de no haber entrada, por ignorar el agua de Barra, mediante no hacia quince días le había sido imposible sondearla:

Y con este motivo tuvieron que volver a dar fondo hasta el amanecer del día de ayer, dos, que reunida en Junta la oficialidad y práctico que llevaban a Bordo, deliberaron unánimemente volver a este Puerto de Santoña en espera de Nuevas mareas que les diesen entrada por la Barra; y maniobrando en este sentido dieron nuevamente fondo en este Puerto a las tres y media de la tarde del día de ayer:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Don Bonifacio de Orbeta, Don Juan Sagre y Don Aslencio de Elordi, pilotos y contramaestre del mismo, quienes debajo de juramento que también prestaron según derecho, declararon ser cierto en todas sus partes cuánto por dicho Capitán quedó relacionado.”

Después de formular el capitán su protesta de mar, firmaron como testigos del acto Don Miguel Rivero, Don Dionisio Barrios y Don Pedro Herboso, vecinos de la Villa de Santoña.

231.- GOLETA “LA COQUETA”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Don Juan Le Briss

Arqueo: 59 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Santander – Burdeos

Carga: Trigo y harina

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1854

A las diez de la mañana del día veintiuno de febrero de mil ochocientos cincuenta y cuatro, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, el que expresó llamarse Don Juan Le Briss, capitán de la goleta mercante francesa nombrada “**La Coqueta**”, de porte de cincuenta y nueve toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de Duarnes, el cual, bajo de juramento prestado voluntariamente según derecho, por medio del Intérprete y Vicecónsul francés del puerto de Santoña, Don Juan de Henen, manifestó lo siguiente:

“Que a las siete de la mañana del día diez y siete del corriente, sano el Buque de Quilla y Costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato Puerto de Santander, con cargamento de trigo y harina y destino al de Burdeos; y siguió sin novedad particular hasta las nueve de la noche del día diez y ocho, que hallándose a siete leguas al Sur Sudoeste de la embocadura de la Ría de Burdeos les cargó un furioso temporal del Norte, que les obligó a darle la Popa, forzando vela para salir de la Playa en que se encontraban:

Y a cosa de las diez, no pudiendo resistir la furia del temporal, tumbó el Buque sobre babor, quedando dormido y sin gobierno, rompiéndose al mismo tiempo el Botalón de Popa que quedó colgando al costado del Buque, y que les obligó a picar todas las jarcias así como las de las velas latinas, juanete y foque, con lo cual se enderezó; pero como no gubernase, después de haber sufrido inmensos peligros de perecer se vieron

precisados de común acuerdo de la tripulación a arrojar al agua todas las velas picadas; las de respeto, que con un golpe de mar se vinieron sobre la popa, despidiéndolas maniobrando y todos los demás objetos que existían nadando sobre cubierta:

Que al amanecer del diez y nueve, puesto el Buque marinero y ya en alta mar picaron las Bombas, pero como las encontrasen llenas de trigo, sin poder jugar, ignorando el estado del Buque e imposibilitados de continuar en rumbo de su destino, reunida la Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente ver si les era dable regresar al de la salida u otro de fácil acceso para salvar el Buque y cargamento, maniobrando con este objeto, aunque siempre acosados del temporal:

Que así continuaron hasta las once de la noche del diez y nueve, que divisaron la farola de Santander; pero como las mares fuesen inmensas y el viento picase del Oeste, visto que les era imposible tomar aquel puerto resolvieron hacerlo a este de Santoña, y después de mil trabajos, auxiliados de dos lanchas y práctico arribaron a él a las siete de la tarde del día de ayer, veinte y seis, sin que les sea dable poder saber el estado del Buque y cargamento, porque a consecuencia de los esfuerzos hechos en las Bombas se rompieron y quedaron inutilizadas:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Mr. Lane Sauban, Piloto; Ives Riovall; y Sebastián Bidon, marineros de a bordo, quienes bajo de juramento prestado también voluntariamente según derecho, y por medio del mismo intérprete dijeron:

Que es cierto en todas sus partes cuánto por dicho Capitán queda relacionado, y les fue leído por mí el escribano, e interpretado, de que doy fe, lo cual les consta por haberlo presenciado y visto como tales tripulantes del Buque.”

Después de haber formulado el capitán la correspondiente protesta de mar, firmaron como testigos del otorgamiento de la escritura Don José Fernández San Juan y Don Andrés Ondrisela, vecinos de la Villa de Santoña.

232.- CORBETA “MADAGASCAR”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ángel Belparda

Arqueo: 305 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Guayaquil – Santander y Bilbao

Carga: Cacao

A. H. R. C. Legajo 5346 – 1854

A las nueve de la mañana del día 4 de mayo de 1854 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Ángel Belparda, capitán de la corbeta mercante española nombrada “**Madagascar**”, de porte de 305 toneladas y once hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual, bajo de juramento prestado voluntariamente dijo:

“Que procedente de Guayaquil con cargamento de cacao y destino a Bilbao con escala en Santander, entró en dicho Puerto de Santander el día quince de Abril último; y el diez y seis, antes de las veinte y cuatro horas, causó la protesta de los acontecimientos del viaje ante el Escribano de aquel número Don José María Dou Martínez, cuyo testimonio me exhibe; y ratificándose como se ratifica en todo su contenido, dijo asimismo:

Que permaneció en dicho Puerto hasta el día treinta del mismo mes de Abril y hora de las cuatro de la mañana, en que después de haber descargado parte del cargamento se volvió a dar a la vela para el de Bilbao, continuando con calmas, ventolinas y vientos variables aunque bonancibles; hasta las seis y media de la mañana del día de ayer, tres del corriente, que hallándose a la altura de la Barra (de Bilbao) les hizo señas el práctico de no haber entrada por falta de agua; y considerando conveniente aguardar en la costa la nueva marea, pues podría sobrevenir algún tiempo que irrogase mayores perjuicios que los de una arribada, reunida en Junta la oficialidad con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente verificarlos a este de Santoña, como el más próximo y de más fácil acceso; y maniobrando en este sentido dieron fondo dentro de él a las once de la misma mañana.

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a los que manifestaron llamarse Don Jerónimo Garay, Don Matías de las Muñecas, y Don José Fernández, y ser Piloto, contramaestre y marinero del mismo Buque, mayores de

edad; quienes bajo de Juramento prestado voluntariamente y en forma de derecho, declararon ser cierto por el mismo Capitán queda relacionado y les fue leído por mí el Escribano, de que doy fe, lo cual les consta de propia ciencia por haberlo presenciado como tales tripulantes del Buque.”

Después de formular el capitán la correspondiente protesta de mar, firmaron como testigos de la escritura Don José Viestes, Don Dionisio Barrios y Don Andrés Ondrisela, vecinos de la dicha Villa.

233.- CORBETA “LIMA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Valentín Cirarda

Arqueo: 338 toneladas

Tripulación: 14 marineros

Origen – Destino: Burdeos – Montevideo y Buenos Aires

Carga: Vino, aceite y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1854

El 13 de mayo de 1854 compareció en Santoña ante el escribano público del número y Juzgado de ella, Don Valentín Cirarda, capitán de la corbeta mercante española nombrada “**Lima**”, de trescientos treinta y ocho toneladas de arqueo, catorce hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las ocho de la mañana del día veinte y nueve de Abril último, sano el Buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Burdeos con cargamento de Vinos, Aceite y otros efectos, y a las nueve de la mañana del día cinco del corriente desembocó la Ría auxiliado de lancha y práctico y se hizo a la mar en rumbo de su derrota con viento bonancible; pero como a las pocas horas les cargara demasiado recio procuraron ceñirse todo lo posible, mas les

fue imposible aguantarse sin grave riesgo a causa de hacerse cada vez más huracanado:

Y como se notase alguna agua de bombas a causa sin duda de lo mucho que trabajaba el Buque, y por otra parte se encontrasen entre más barcos con exposición de correrse, reunida la Junta de oficialidad con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente volver al mismo fondeadero de Verdeu, sito en la embocadura de la Ría, y así lo verificaron a las seis de aquella tarde; después de lo cual observaron que había cedido el agua de las Bombas:

Que allí permanecieron hasta las siete de la mañana del día diez del actual, que se volvieron hasta a dar a la vela con viento Norte también bonancible; mas a las cinco de la tarde cambió el viento al N. Noroeste repentinamente, con cielos y horizontes foscos, grandes chubascos y mucha mar del Noroeste, habiendo sufrido bastante el Buque y dado algunas cabezadas; picaron las Bombas y notaron tan excesiva agua que les fue indispensable ejecutarlo incesantemente:

Que como a pesar de no dejar las bombas de la mano continuase notándose más agua de la regular, a causa sin duda de lo que había trabajado el Buque en la primera salida, siendo además causa de las condiciones de la contrata que habían de arribar a la Abra de Bilbao o este Puerto de Santoña a tomar Pasajeros y Viveres, vuelta a reunir en Junta la tripulación según Ordenanza deliberaron unánimemente hacerlo a ese de Santoña, que era el de más fácil acceso; y maniobrando en tal sentido dieron fondo dentro de Puerto a las doce del mismo día once, en que visitados por la Junta de Sanidad han permanecido en observación hasta las diez de la mañana de hoy, que fueron admitidos a libre plática:

Que en tal estado, y como en este Puerto no hubiese facilidad ni disposición de reconocer y reparar el agua, así como tampoco de restaurar uno de los machos del timón que se había notado bastante resentido y siendo indispensable componer; han deliberado igualmente trasladarse al inmediato Puerto de Bilbao en el momento de que la marea y viento lo permitan, donde podrán ejecutarlo todo con mucha mayor facilidad y equidad:

En certificación de la certeza de este relato, dicho Capitán presentó por testigos a los que expresaron llamarse Don José Anasagasti, Don Ventura Zameza, y Don Víctor Goyeneche, y ser Piloto y marineros del mismo Buque, quienes bajo de juramento que también prestaron voluntariamente, según dicha Declaración, dijeron ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado y les fue leído por mí el escribano, de que doy

fe, lo cual les consta de propia ciencia por haberlo presenciado y visto como tales tripulantes de a bordo.”

Después de expresar el capitán la fórmula de protesta de mar, firmaron como testigos del acto Andrés Ondrisela, Don Gaspar de Otien y Don Dionisio Barrios, vecinos de Santoña.

234.- BERGANTÍN “SOSTRENE CLAUSEN”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Don Carlos Federico Wille

Arqueo: 210 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Thondhijen – Bilbao

Carga: Tablazón

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1854

En la Villa de Santoña, a 19 de Noviembre de 1854 y hora de las nueve de la mañana, ante el escribano público de Su Majestad del número y Juzgado de Guerra de ella compareció Don Carlos Federico Wille, capitán del bergantín mercante noruego “**Sostene Clausen**”, de porte de doscientas y diez toneladas y diez hombres de tripulación, de la matrícula de Christiansund, el cual manifestó lo siguiente:

“Que sobre las diez de la mañana del día catorce de Septiembre del presente año, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado bajó del Puerto de Thondhgen al de Christiansund, con cargamento de tablazón y destino al de Bilbao, en España, llegando a dicho Christiansund el diez veinte y tres de mismo Septiembre, donde permaneció a causa de vientos contrarios hasta el diez y siete de Octubre último, en que hallándose en el mismo buen estado se dio a la vela en Rumbo de su destino con viento Nordeste bonancible:

Continuando sin novedad particular hasta las doce de la noche del veinte y seis al veinte y siete, en que hallándose en los 57° 34' de latitud, 15° 27' de longitud Oeste del Meridiano de Greenwich les cargó un fuerte Temporal del Sur que les obligó a tomar rizos al velamen, lo cual no bastó para que dejases de cruzarles serios golpes de mar; y como fuese arreciando hasta convertirse en huracán, poniéndoles eneminente peligro de perecer, y estando nadando sobre cubierta todo el Tablazón que lleva en ella, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente arrojarlo al agua para evitar mayores males:

Y así lo verificaron, continuando después con el temporal y siempre en peligro, hasta el día diez del presente mes de Noviembre que cambiando el viento al Noroeste les permitió gobernar sin otra novedad en rumbo de su destino:

Que el catorce del mismo avistaron la costa de España y Cabo de Binto?, donde tomaron un Práctico después para continuar a Bilbao; la noche del quince descubrieron la Farola de Santander algo aterrada, y con este motivo dieron rumbo al Norte; pero como en la misma noche les cargase un recio temporal del Noroeste procuraron pasara en bordadas, para no rebasar el Puerto de su destino:

Que al amanecer del Diez y seis se encontraban frente al monte de este Puerto de Santoña, y como según el aspecto del mar y el dictamen del práctico no fuese posible tomar el de Bilbao por no hallarse corriente la Barra, deliberaron fondear a la embocadura de este y su fondeadero del Fraile resguardados por el monte, aguardando abonanzase; y así lo verificaron a las once de la mañana, sobre una Ancla, con treinta brazas de Cadena:

Que así anclados, la noche del diez y seis al diez y siete les arreció el viento y mar del modo más extraordinario, y en la imposibilidad de poder moverse sin eminentepeligro de perecer largaron la otra Ancla con toda la cadena:

Que el diez y siete les abordó con lancha de auxilio un Práctico de este Puerto, y aunque algo abonanzado no consideró conveniente mover el Buque, cuyas cadenas de las anclas se habían cruzado y ya estaba perdida la marea:

Y finalmente, que ayer, auxiliados del mismo práctico y dos lanchas esquifadas pudo tomar Puerto, si bien no fue posible poder levar mas de una ancla, teniendo precisión de largar la otra con cuarenta y cinco brazas de cadena y su Boya, dando fondo dentro de este Puerto a la una y media de la tarde del mismo día de ayer, Diez y ocho, con la ancla que le quedó y otra de respeto que tenía a bordo:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Lorenzo Sehanke, Jacobo Prindahl y Haus Tohuson, Piloto y tripulantes de a bordo, quienes bajo de juramento también prestado voluntariamente expresaron ser mayores de edad, dijeron ser cierto cuánto por dicho Capitán queda relacionado, lo cual les consta de propia ciencia por haberlo visto y presenciado todo, como tales individuos de a bordo,”

Después de expresada por parte del capitán la formula de la protesta de mar, firmaron como testigos del acto Don José Félix San Juan, Don Gaspar de Hierro y Don Andrés Ondrisela, vecinos de la Villa de Santoña.

235.- VAPOR “CANTABRIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Antonio Pradera

Arqueo: 303 toneladas

Tripulación: 22 marineros

Origen – Destino: Nantes – Gijón, Vigo y Cádiz

Carga: Carga general

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1854

El 23 de diciembre de 1854 y hora de las tres de la tarde, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra Don Antonio Pradera, capitán del vapor español nombrado “**Cantabria**”, de porte de trescientas tres toneladas y veintidós hombres de tripulación, de la matrícula de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las once y media de la mañana del día diez y nueve del actual, sano el buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, levó anclas en el Puerto de Nantes con cargamento general, destino al de Cádiz y escala en Gijón y Vigo; y si bien amaneció cielo y horizontes achubascados y mar gruesa del “Norueste”, como el viento fuese regular pudieron continuar sin novedad particular hasta la una de la

mañana del veinte, que arrevidados los chubascos con viento huracanado se vieron precisados a capear; mas esto no obstante, a las tres de la misma mañana un fuerte golpe de mar les puso en eminente peligro, desfondando tambores y camarotes, parando la máquina a causa de haberse “alventado” los vasos de los tambores, e inundando el Buque de agua, sin ser posible que funcionasen las Bombas en mucho rato por causa de los repetidos balances:

Que siempre acosados de chubascos y gruesas mares se vieron precisados a dar la popa al viento, picando las bombas incesantemente, cuando algún golpe de mar no lo impedía, pasando todo el día y noche del propio día veinte en este crítico estado:

Que a las tres de la mañana del veinte y uno, algo más aplacado disminuyó el agua del bomba y descubrieron la Luz del Cabo Mayor; y como a las siete reconociesen tierra, atendido el estado de la máquina y la urgente necesidad de repararla, reunida en Junta la Oficialidad con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente arribar a este Puerto, como el de más fácil acceso, y maniobrando en su demanda pudieron obtenerle no sin bastante trabajo, dando fondo dentro de su Barra a las doce del mismo día veinte y uno, habiendo sido admitidos por Sanidad a libre plática a la misma hora del día de hoy veinte y tres:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Don Juan Antonio Goyeneche, Don Juan Bautista Ispizua, y Don Manuel María Aza, quienes bajo de Juramento también prestado voluntariamente según derecho, declararon ser tripulantes del mismo Buque, mayores de edad y constarles la exactitud del relato hecho por el Capitán, que les fue leído por mí el Escribano, de que doy fe; lo cual testifican de propia ciencia por haberlo visto y presenciado todo como tales tripulantes de a bordo.”

Después de haber expresado el capitán la fórmula de protesta de mar, firmaron como testigos del acto Don Antonio y Don Juan de Mateos y Don Dionisio Barrios, todos vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1855

236.- CORBETA “VILLA DE GIJÓN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José de Fano

Arqueo: 299 toneladas

Tripulación: 18 marineros

Origen – Destino: La Habana – La Coruña y Gijón

Carga: Azúcar, café y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1855

El día 5 de mayo de 1855 compareció en Santoña a las diez de la mañana ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de ella, Don José de Fano, capitán de la corbeta mercante española nombrada “**Villa de Gijón**”, de porte de doscientas noventa y nueve toneladas y dieciocho hombres de tripulación, de la matrícula de Gijón, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las siete de la mañana del día veinte y siete de Febrero último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con viento bonancible en el Puerto de La Coruña, donde había hecho escala procedente del de La Habana a dejar pasajeros, con destino al de Gijón y cargamento de Azúcar, café y otros efectos, siguiendo sin novedad en rumbo de su destino, hasta las doce del mismo día que empezó a cerrarse el horizonte con agua menuda, anocheciéndoles con recios chubascos y gruesas mares Norte Sur de la boca de Rivadeo, distancia como de nueve millas, lo que les obligó a ferrar Juanetes, tomar rizos y ponerse a la capa, hasta las cuatro de la mañana del día veintiocho, que como la mar se hiciese cada vez más irresistible, con viento huracanado, tuvieron que darle la popa, lo cual no impidió que un recio golpe de mar les anegase, haciéndoles abrir Portas y desfondar el Bote para desaguar:

A las ocho de la mañana echaron los Juanetes abajo y así continuaron hasta las dos de la tarde que, aflojando un poco el viento trataron de ver si reconocían tierra, pero aunque que la descubrieron a las cinco y media no les fue dable reconocerla, anocheciendo más calmoso y con tierra a la vista, pero mar muy gruesa del Noroeste:

Que amanecieron el día primero del actual en el mismo estado, mas les permitió largar todo el aparejo, excepto el Juanete de proa; al mediodía fue aflojando cada vez

más el viento, en términos que al amanecer quedó calma y el Buque casi sin poder gobernar:

Que amaneció el dos con mal cariz, mar del Noroeste y viento flojo; al mediodía se hallaba a vista de tierra conocida, pero con la misma calma y mucha mar; y así continuaron hasta las ocho de la noche que empezó a ventar duro, poniéndose a la capa, pero no pudiendo resistir, reunida en Junta la oficialidad con arreglo a Ordenanza deliberaron ver si les era dable tomar a Santander; y con este objeto a las dos de la mañana del día tres maniobraron en su demanda:

A las diez de la misma mañana se hallaban ya próximos a la Barra, no sin que algunos golpes de mar les anegasen antes y obligasen a desfondar un bote y a abrir portas; pero vista la absoluta imposibilidad de tomar aquel Puerto sin eminente peligro de perecer, tuvieron que virar en vuelta de fuera y dirigirse a este de Santoña, consiguiendo abrigarse en el fondeadero del Fraile entre una y dos de la tarde del mismo día tres:

Que así anclados mandó la lancha a tierra con cuatro hombres y los pasajeros, pero como el tiempo fuese empeorando se vieron apurados y tuvieron que varar sin poder salvar la Lancha; visto lo cual por el que relaciona pasó a socorrerlos con el resto de la tripulación, consiguiendo por fin tomar el puerto con eminente trabajo, pero sin desgracia alguna; después de lo cual volvieron a Bordo con el auxilio de una Lancha esquifada, donde permanecieron hasta la marea de ayer, que ayudados de los de la Lancha, por estar la gente rendida, y dirigidos por el Práctico, dieron fondo dentro de Puerto a la una de la tarde:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Don Ramón de Lor, Don Agustín Cuesta y Don Leonardo Fernández, quienes expresaron llamarse así y ser Piloto, contramaestre y segundo Piloto del mismo Buque, mayores de edad los dos primeros y mayor de veinte años el tercero; y bajo de juramento también prestado voluntariamente con arreglo a derecho, declararon ser cierto en todas sus partes cuánto por dicho Capitán queda relacionado y les fue leído por mí el Escribano, de que doy fe, lo cual les consta de propia ciencia por haberlo visto y presenciado como tales tripulantes del Buque.”

Después de haber pronunciado el capitán la fórmula de la protesta de mar, firmaron como testigos del acto Don José Félix San Juan, Don Pedro de la Vega y Don Dionisio Barrios, vecinos de la Villa de Santoña.

237.- BERGANTÍN - GOLETA “EMILIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista Gardoqui

Arqueo: 82 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Bilbao – Kingston

Carga: Trigo

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1855

El 24 de marzo de 1855 compareció en Santoña a las nueve de la mañana ante el escribano del número y Juzgado de Guerra, Don Juan Bautista Gardoqui, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado “**Emilia**”, de porte de ochenta y dos toneladas y nueve tripulantes, incluso el mismo capitán, de la matrícula de Bilbao, y bajo de juramento prestado voluntariamente con arreglo a derecho, declaró lo siguiente:

“Que a las cuatro de la tarde del día veinte del corriente, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en dicho Puerto de Bilbao con cargamento de trigo y destino al de Kingston, en Inglaterra, siguiendo sin novedad hasta el amanecer del veinte y uno que estando sobre Santander les cargó un recio temporal del Oeste que les obligó a ferrar Juanetes y Foque, tomar rizos a la mayor, y ponerse a la capa; en cuyo estado permanecieron hasta el mediodía del veinte y dos, en que una fuerte racha les rifó la trinquetilla y Pollancón; a las dos de la tarde del mismo día, en fuerza de los repetidos golpes de mar y Balances del Buque se partió la Arcada y rindió sobre babor, poniéndoles en eminente peligro de perecer y obligándoles a dar la Popa al viento:

Que así continuaron, hasta que al amanecer del día de ayer veinte y tres abonanzó algún tanto, y como les fuese preciso reparar el velamen y sobre todo reponer la Arcada, por ser peligroso continuar la navegación con el Buque rendido, reunida el Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a

este Puerto de Santoña, como el más propio y de más fácil acceso en la costa, mediante su situación sobre Quejo; y habiendo maniobrado en su demanda consiguieron obtenerle auxiliados de Lancha y Práctico a las cuatro de la tarde del mismo día de ayer:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Don Justo Artaza, Don Domingo de Artaduy y Don Evaristo Aguirre, quienes expresaron llamarse tales y ser piloto y tripulantes del mismo buque, mayores de edad, y bajo de juramento también presado voluntariamente según derecho declararon ser cierto en todas sus partes cuánto por dicho capitán queda relacionado y les fue leído por mí el Escribano, de que doy fe, lo cual les consta de propia ciencia por haberlo visto y presenciado como tales individuos de a bordo.”

Después de haber expresado el capitán la fórmula de protesta de mar firmaron como testigos del acto Don Gaspar de Hierro, Don Andrés Ondrisela y Don Dionisio Barrios, vecinos de la Villa de Santoña.

238.- QUECHEMARÍN “SAN RAMÓN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Marcelino Triguero

Arqueo: 23 toneladas

Tripulación: 5 tripulantes

Origen – Destino: Bilbao – Rivadeo y El Ferrol

Carga: Harinas

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1845

El 9 de mayo de 1855 y hora de la diez de la mañana, compareció en Santoña ante el escribano del número y Juzgado de Guerra, Don Marcelino Triguero, capitán del quechemarín mercante español “San Ramón”, de porte de

veinticuatro toneladas, matrícula de Luanco, y cinco hombres de tripulación, incluso el mismo capitán, quien declaró lo siguiente:

“Que a cosa de las siete de la mañana del día de antes de ayer siete del actual, sano el Buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Bilbao con cargamento de harinas y destino a Rivadeo y el Ferrol, siguiendo sin novedad particular hasta las nueve de la mañana del día de ayer, ocho, que hallándose al Norte de Oriñón, distancia como quince millas, les cargó un recio temporal del Oeste con fuertes chubascos, lo cual les obligó a rizar el velamen; y al poco tiempo, a consecuencia de lo mucho que trabajaba el Buque notaron alguna agua de Bomba, de la cual empezaron a aliviarla incesantemente, sin que les fuera dable conseguirlo enteramente.

Que haciéndose cada vez más fuerte el temporal, y considerando peligroso mantenerse en el mar en dicho estado, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente arribar a este Puerto de Santoña, como el de más fácil acceso, y maniobrando en su demanda con el Foque Aferrado, la mayor a dos fajar de rizos y una el trinquete, una fuerte racha de viento les rompió la Botavara, continuando en aumento la agua de Bomba, hasta que a cosa de las Doce consiguieron ponerse al abrigo del Monte de este Puerto, y entonces disminuyó el agua.

Pero como lejos de aplacar el temporal siguiese con más fuerza y peores cariz, tan luego con la repunta de Marea empezaron a fondear para entrar en Puerto, lo que consiguieron a las cuatro y media de la tarde del mismo día de ayer, habiendo cesado el agua de Bomba, lo cual demuestra era producida por lo que trabajaba el Buque.”

Declararon sobre la veracidad del relato Don Vicente Ramos, Don Juan Fuentes y Don José García, tripulantes del quechemarín, y como testigos del acto Don Andrés Ondrisela, Don Pedro Rodríguez y Don Dionisio Barrios, vecinos de la Villa de Santoña.

239.- GOLETA “CARLOTA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro de Learreta

Arqueo: 70 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Sevilla – Limpias y Bilbao

Carga: Maíz, aceite y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5346 – 1855

El 31 de mayo de 1855 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Pedro de Learreta, capitán de la goleta mercante española nombrada “**Carlota**”, de porte de setenta toneladas, de la matrícula de Bilbao y siete individuos de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cinco de la mañana del día treinta de Abril último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el puerto de Sevilla con cargamento de Maíz, Aceite y otros efectos, y destino a Limpias y Bilbao; y a las cuatro de la noche del día dos del actual dieron fondo en Bonanza, donde permanecieron hasta las cinco y media de la mañana del día siete, que se volvieron a dar a la vela con terral bonancible, continuando sin novedad particular hasta el día diez a las ocho de la noche que, acosados por fuertes marejadas del N. y viento del N. Noroeste se vieron obligados a fondear en la punta de Sagre:

Que allí continuaron hasta las diez de la mañana del día quince, que se pusieron a la vela sin otra ocurrencia notable, siguiendo Rumbo hasta la hora de las doce del día veinte y cuatro que, cargándoles un furioso huracán del S. Sudoeste con chubascos les obligó a arriar Juanetes y tomar dos rizos a la mayor y uno al velacho; mas como continuase en aumento, zarandándoles los golpes de mar en Babor y Estribor, a las tres de la misma tarde arriaron la mayor y foque, cargaron el trinquete Redonda y siguieron sobre el velacho sobre un Rizo:

Que esto no obstante se hacía cada vez más encima el peligro, pues se repetían los golpes, y reconocidas las Bombas hallaron veinte y dos pulgadas de agua, de la cual trataron de aliviarle incesantemente aunque sin poder conseguirlo porque el Barco estaba inundado y hecho una Boya, cruzándole las mares de babor a estribor y de proa a proa:

Que en este crítico estado anocheció, y como a las once y media de la noche otro más furioso golpe de mar arrancó la Porta, destruyó la madera de sobre cubierta e hizo más eminente el peligro de perecer, sin dejarles ésta zozobra hasta las dos y media de la mañana del día veinte y cinco en que abonanzó algún tanto:

Que a las cuatro de la misma mañana les permitió largar el trinquete redonda, a las seis el Juanete y mayor, continuando la bonanza; a las diez y media largaron todo aparejo y siguieron Rumbo sin más novedad digna de relacionarse que la continuación de agua de Bomba, no obstante de aliviarla sin descanso y continuamente, motivado sin duda de lo mucho que había trabajado el Buque; en cuyo estado pudieron por fin obtener el Puerto a las once de la mañana del día de ayer, y desde entonces ya había observado la notable disminución del agua:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos los que expresaron llamarse Don Manuel Goytia, Don Emeterio de Ortúzar y Don Manuel Antonio de Naverán, y ser Piloto y tripulantes del mencionado Buque, mayores de edad, quienes bajo de Juramento también prestado previamente con arreglo a derecho declararon ser cierto en todas sus partes cuánto por dicho Capitán queda relacionado, y les ha sido leído por mí el Escribano, de que doy fe, lo cual les consta de propia ciencia, por haberlo visto y presenciado como tales individuos de la tripulación de dicho Buque."

Firmaron como testigos del documento Don Julián Pellón, Don Andrés Ondrisela y Don Dionisio Barrios, vecinos de la Villa de Santoña.

240.- BALANDRA "MANUELA"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Martín de Gardoqui

Arqueo: 33 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Bilbao - Nantes

Carga: Trigo

A. H. R. C. Legajo 5346 - 1855

El 31 de octubre de mil ochocientos cincuenta y cinco y hora de las diez de la mañana, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Martín de Gardoqui, capitán de la balandra mercante española “**Manuela**”, de porte de treinta y tres toneladas y seis hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, quien manifestó lo siguiente:

“Que a la una de la mañana del día veinte y cuatro del actual, sano el Buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato puerto de Bilbao con cargamento de trigo y destino al de Nantes, remolcado por tres lanchas para salir de Barra por falta de viento, dejándoles el práctico fuera de Barra a las tres y media de la misma mañana:

Que al amanecer se rondó el viento al Oeste, y como fuese refrescando cada vez más se vieron próximos entre puntas sin poder hacer rumbo, con todo el velamen arriba, y trabajando el Buque del modo más extraordinario, lo cual contribuyó a que a las doce notasen bastante agua, de lo cual se le alivió inmediatamente:

Que franqueados por fin pudieron continuar en rumbo de su destino, aunque con vientos duros, gruesas mares del Noroeste y sin disminuir el agua de Bomba, hasta las dos de la tarde del día veinte y seis, en que dada vista a la Isla de Dieu se llamó el viento al “Norueste” aún más duro, cruzándoles los golpes de mar:

Que al amanecer del veinte y siete se encontraron a media milla de distancia de las rompientes de Roche Bonne, y terminado este día son otra novedad vino el veinte y ocho muy duro y borrascoso aún, obligándoles a capear todo el día; pero no pudiendo ya resistir, aumentada el agua de bomba en términos de no poder dejarlas un solo instante de la mano; y considerando de inminente continuar en tal estado, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar al primer puerto que les fuese asequible para salvar el Buque, cargamento y vidas:

Y maniobrando en este sentido, reconocida a las doce del día veinte y nueve la torre de la Linterna de Santander, se dirigieron a este Puerto de Santoña, fondeando en él a las siete y media de la noche frente al castillo de San Carlos, desde donde ayer treinta a las tres y media de la tarde, auxiliados de Lancha y Práctico llevaron el Buque al fondeadero de Carraca, en donde se encuentra, con objeto de reconocer el agua y tomársela, pero no ha disminuido.”

Firmaron como testigos del relato del capitán, Don Félix Menchaca, Don Juan Bautista Marai y Don Julián de Iruñarrutia, tripulantes del buque, mayores de

edad los dos primeros y de diecisiete años al último; y como testigos de la escritura Don Saturio Arija, Don José Jiménez y Don Andrés Ondisela, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1856

241.- BERGANTÍN GOLETA “SAN JOSÉ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Juan Cruz de Zabarán

Arqueo: 74 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Sevilla – Limpias y Santander

Carga: Maíz, aceite y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1856

A las 3 de la tarde del día 19 de marzo de 1856 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Juan Cruz Zabarán, capitán del bergantín goleta nombrado “**San José**”, de porte de setenta y cuatro toneladas y seis hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, y bajo de juramento prestado voluntariamente dijo:

“Que el día veinte y tres de Febrero último, sano el Buque de Quilla y Costados, y bien acondicionado y bien Pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Sevilla con destino a Limpias y Santander, y cargamento de Maíz, aceite y otros efectos; y por virtud de los acontecimientos sufridos en la navegación, tuvo precisión de hacer arribada forzosa al de La Coruña el día diez del presente mes y hora de las cuatro y media de la tarde:

En donde a las doce del día siguiente, once del mismo mes, causó la conducente protesta ante Don Manuel Antonio Lodeiro, Escribano de aquel Tribunal de Comercio, cuyo testimonio me exhibe en ese acto, declarando se ratifica en todo su contenido, y quiere se tenga y contenga como comprendido en esta nueva Protesta:

Dijo, así mismo, que a las tres de la tarde del día quince del corriente, investigadas las aguas con la Bomba, y bien acondicionado y pertrechado el Buque se volvió a dar a la vela en La Coruña con rumbo a su destino, y siguió sin otro particular hasta las dos de la mañana del día de ayer, diez y ocho, que volvió enteramente el viento con gruesas Mares al N. O. los cuales tenían al Barco sin gobierno, haciéndole trabajar del modo más extraordinario; y picadas las bombas hallaron salía bastante aceite, efecto sin duda de haber sufrido avería alguna o algunas de las Barricas del cargamento, a consecuencia de los muchos balances y recios golpes que sufría el Buque y su arboladura:

Y así continuaron hasta las ocho de la mañana, que con una ventolina del S. E. pudieron continuar en rumbo de su destino, sin otra novedad particular que la de continuar el aceite en la bomba, hasta las doce y media del día de hoy que han fondeado dentro de este Puerto:

En justificación de la certeza de este relato, sin perjuicio de que así resulte del Cuaderno de Navegación que me exhibe, a que se remite y de que Certifico, presentó por testigos a los que dijeron llamarse Don Sandalio Lachiondo, Don José Antonio Sobarán, y Marcelino Tellechea, y ser Piloto y Marineros de a bordo, mayores de veinte y cuatro, 25 y 23 años respectivamente; quienes bajo de juramento prestado también voluntariamente con arreglo a derecho, declararon ser cierto cuánto por dicho Capitán quedó relacionado.”

Después de expresar el capitán la fórmula de protesta de mar, firmaron como testigos del otorgamiento de la escritura Don José Jiménez de Andrés Ondiviela y Don Gaspar de Hierro, vecinos de la Villa de Santoña.

242.- CORBETA “MARÍA NICOLÁS”

Nacionalidad. Francesa

Capitán: Don Pedro Chapa

Arqueo: 239 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: Bayona de Francia – Marsella

Carga: Materias resinosas

A. H. R. C. Legajo 5347 – 1856

El 10 de mayo de 1856 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Pedro Chapa, capitán de la corbeta francesa nombrada “**María Nicolás**”, de porte de doscientas treinta y nueve toneladas y doce hombres de tripulación, de la matrícula de Bayona, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el cuatro de la tarde del día cuatro del actual, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Bayona, con cargamento de maderas resinosas y destino al de Marsella, siguiendo sin novedad particular y con viento bonancible, hasta que a las seis de la tarde del día seis se cambió el viento al Oeste y horizonte variable, picándose la mar algún tanto, lo cual les obligó a ponerse a la capa con la Gavia y foque:

El siete por la noche reconoció la Farola de Santander al Sudoeste del compás, y como ya el Buque se hallaba bastante trabajado y abatido a la costa, el mar muy picado y el viento cambiase al Norte y Nor Noroeste, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente dirigirse a este Puerto de Santoña, que les era el de más fácil acceso:

Y fondeando a su embocadura a las cinco de la tarde del día ocho, vino el práctico del Puerto; mas como bajase la marea y fuese imposible la entrada volvió a marcharse después de prevenirles fondeasen más al Monte, lo que ejecutaron:

Que durante la noche se fue haciendo cada vez más irresistible el temporal, hasta el extremo de hacer garrear el Buque sobre las anclas, tirándole fuertemente sobre un bajo, dejándole a merced de las olas, empezando el Buque a hacer bastante agua:

Que en esta caótica y peligrosa situación continuaron hasta la marea de ayer, nueve, que a merced de los esfuerzos del Señor Capitán de este Puerto y del Señor Vicecónsul francés fue remolcado el Buque con auxilio de varias lanchas, y fondeado dentro de Puerto no sin inmenso trabajo, teniendo que dejar boyadas las anclas por ser imposible levarlas; y aún después de fondeado el Buque dentro de Puerto también se corrió algún tanto en la noche de ayer, rompiendo el palo del Gran Foque a un Bergantín Goleta que se hallaba en el fondeadero:

Y finalmente, que el Buque llegó a hacer hasta dos metros y treinta y tres centímetros de agua, de lo cual se le empezó a aliviar y sigue aliviándole incesantemente de día y de noche, teniendo a este hora dos metros.”

Declararon sobre la certeza del relato del capitán, Próspero Lagarde, Bautista Fernando, y Francisco Salvair, maestre y tripulantes del buque; y como testigos de la escritura de protesta de mar Don José Félix San Juan, Don Eugenio González y Andrés Ondrisela, vecinos de la Villa de Santoña.

243.- GOLETA “MARGARITA REID”

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Don Guillermo Logan

Arqueo: 94 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Liverpool – Bilbao y Limpias

Carga: Maquinaria y Trigo

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1856

El 7 de agosto de 1856 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Guillermo Logan, capitán de la goleta mercante inglesa nombrada “**Margarita Reid**”, de porte de noventa y

cuatro toneladas y seis hombres de tripulación, de la matrícula de Newcastel, quien por medio del intérprete Don Venancio Albo declaró lo siguiente:

“Que el día veinte y siete de Junio del presente año llegó a Bilbao procedente de Liverpool con cargamento de maquinaria, y a su llegada recibió carta de los Señores Wilson y Langlais, del comercio de Nantes, para que pasase a recibir instrucciones respecto al nuevo cargamento con ellos estipulado, de Don Juan Manuel Bergés, de aquel comercio (de Bilbao):

Que descargado el tres de Julio, y estando a punto de recibir nueva carga se puso a disposición de dicho Señor Bergés el cuatro por la mañana, mas no recibió orden alguna, si bien la recibió después para marchar a Comillas, lo cual impugnó porque sobre ser un mal puerto no era de los comprendidos en su carta de partida:

Que el doce del mismo mes volvió a recibir nueva carta de los Señores Wilson y Langlais para dirigirse a éste (de Santoña) y Ría de Limpias a recibir el cargamento de trigo, y conforme a ello dejó el Puerto de Bilbao el trece, y llegado a este (de Santoña) subió a Limpias:

El quince por la mañana, con el Buque dispuesto a recibir el cargamento, pero por más preguntas, gestiones y diligencias que practicó no había ningún comerciante o cargador que tuviese órdenes de dársele; y con este motivo volvió a escribir también al Don Juan Manuel Bergés y a los Señores Dóriga Hermanos y Compañía, de Santander:

Que el diez y ocho recibió nueva carta de los Señores Wilson y Langlais manifestándole haber dispuesto del cargamento de trigo en Limpias y que marchase a Comillas, a lo que se negó por las fundadas razones y causas ya expresadas:

Que con fecha veinte y tres recibió carta del Señor Bergés de Bilbao, manifestando que los Señores Dóriga Hermanos y Compañía, de Santander, le darían carga en Limpias; y con igual fecha del veinte y tres la recibió también de estos Señores Dóriga indicándole que los Señores Wilson y Langlais habían dado la orden para el cargamento de la “**Margarita**” por una equivocación, para que presentase aquella carta al Señor Enrique Walter, de Limpias, quien le cargaría de mineral, lo cual tampoco se verificó porque el dicho Walter le informó que no tenía órdenes ni podía cargarle el mineral:

Que terminados con esta situación el veinte y cinco del mismo mes de Junio, pasó a Santander el veinte y seis a verse personalmente con los Señores Dóriga, quienes le dijeron que no tenían nada que ver con el, a no ser que quisiese cargar para Antwerp

(Amberes), en lo cual no convino: que les pidió dinero para atender a los gastos precisos del Buque y se negaron a dárselo: y que les preguntó si se le guardaría los días de demora, y le respondieron que nada tenían que decirle:

Que el veinte y siete recibió otra nueva carta de los Señores Wilson y Langlais indicándole que los Señores Dóriga le darían cargamento, y habiéndoles comunicado a estos Señores, le contestaron el dos del presente mes de Agosto que no tenían cargamento para el “**Margarita**”, a no ser aceptar flete para Antwerp; y finalmente:

Que habiendo escrito infinitas veces a los Señores Wilson y Langlais, de Nantes, a los Señores Dóriga Hermanos de Santander, y al Señor Bergés de Bilbao, en solicitud de cargamento, según su carta partida, sin haber obtenido resultado alguno, no obstante de haber obtenido terminado en el día de ayer los días de demora establecidos, se consideraba en el deber de darse a la vela en Lastre para los Puertos de Cardiff o Liverpool, bien provisto de la conducente protesta respecto al incumplimiento de su carta partida por parte de los cargadores, y responsabilidad de los mismos o de quien corresponda, de los fletes, gastos, estadías, demoras, perjuicios, menoscabos e intereses de gruesa que se ve forzado a satisfacer para atender a los imprescindibles gastos del Buque.”

Fueron testigos del otorgamiento de la protesta de mar, Don José Jiménez y Don Andrés Ondiviela, vecinos de la Villa de Santona.

244.- BERGANTÍN “EO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Sabino González

Arqueo: 150 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Requejada – Barcelona

Carga: Harina

A. H. R. C. Legajo 5347 – 1856

El 23 de agosto de 1856 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Sabino González, capitán del bergantín español nombrado “**Eo**”, de ciento cincuenta toneladas y once hombres de tripulación, de la matrícula de Rivadeo, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cuatro y media de la mañana del día veinte del actual, sano el Barco de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, con viento Sur bonancible, cargamento de harina y destino al de Barcelona, continuando sin novedad particular hasta la hora de las doce que refrescó el viento con gruesas mares del Noroeste, haciendo trabajar bastante al Buque; al amanecer abonanzó algún tanto, mas al amanecer del siguiente veinte y uno se hizo mucho más duro el viento y gruesas mares; con cuyo motivo se empezó a notar bastante agua de Bomba, obligándoles a picarlas de media en media hora:

Pero esto no obstante, como cada vez trabajase más el Buque, e iba en aumento el agua, sin poder dejar las bombas de la mano un solo momento, a las doce hacia ya Diez y ocho pulgadas por hora, anocheciendo en los mismos términos, malos cariz, viento duro y gruesas mares:

Que a las nueve de la misma noche eran ya huracanes los vientos, y a las once, bajo un recio chubasco, les dio un Golpe de mar tan furioso que dejó la cubierta anegada de agua y el Buque sin gobierno, lo que les obligó a aventar el Escotín de Sotavento de la Gavia a fin de que desaguase; se picaron las Batíportas de las puertas de la obra muerta; se desfondaron dos pipas de agua sobre cubierta:

Y hubo la precisión de echar al agua un anclote de cuatro puntales: un calabrote de ochenta brazas y seis pulgadas de grueso: una Guindalera de ciento veinte brazas y cuatro y media pulgadas de grueso: cuatro drizas de alas de velacho y rastreras: una tira de aparejo de tres pulgadas: un mastelero de juanete: tres botavaras de alas de velacho y juanete: dos Rastreras y dos alas de velacho de esparto y cáñamo; hasta que por fin se consiguió se desahogase el Buque, aunque navegando a palo seco por haberse rifado la Gavia:

Que a las once y tres cuartos largaron la Bergantina a dos fajas, orzando a la capa con la misma y la trinquetilla, ínterin se envergaba otra nueva Gavia, la cual quedó puesta a las dos y media de la mañana del día veinte y dos, con dos fajas de Rizos; mas como continuase el temporal al cargar la Bergantina se rifó también:

Que amaneció algo más bonanza, pero siendo la misma el agua de bomba; y considerando de absoluta necesidad el arribar a algún puerto para reconocer la

procedencia y tomarla; habiendo descubierto tierra a las ocho de la mañana y reconocido el monte de este Puerto de Santoña, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a él:

Con aquel objeto y maniobrando en su demanda, después de haber dado varios bordes con la bandera a Proa pidiendo práctico; llegado este y aguardando la marea dieron fondo dentro de este Puerto a las siete de la tarde del mismo día de ayer, veinte y dos, siempre sin haber dejado las Bombas de la mano hasta que se pusieron al abrigo del monte, que se advirtió haber disminuido extraordinariamente el agua; la cual cesó del todo tan luego como dieron fondo en el puerto, lo cual hace inferir que las aguas eran altas y que sólo procedían de haberse aventado alguna Estopa a consecuencia de lo mucho que trabajó el Buque.”

Don Gonzalo González, Don Félix Martínez y Don Bernardo Villamil, piloto, agregado y marinero del barco, declararon ser cierto todo lo manifestado por el capitán; y firmaron como testigos del otorgamiento de la protesta de mar Don José Giménez, Don Justiniano Arija y Don Andrés Ondrisela, vecinos de la Villa de Santoña.

246.- QUECHEMARÍN “SAN JOAQUÍN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Andrés Núñez

Arqueo: 17 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Villagarcía -

Carga: Maíz

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1856

El 29 de setiembre de 1856 compareció a las diez de la mañana en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Andrés Núñez, capitán del quechemarín mercante español llamado “**San**

Joaquín", de porte de diecisiete toneladas y cinco tripulantes, de la matrícula de Villagarcía, el cual declaró lo siguiente:

"Que a las seis de la mañana del día diez y ocho del actual, sano el Buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Villagarcía con cargamento de maíz y destino a Villaviciosa, siguiendo sin novedad particular aunque con vientos contrarios, hasta el día veinte y cuatro en que arreciaron los vientos contrarios y gruesas mares; reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron arribar al de la Coruña, que era el más próximo y asequible; y así lo verificaron como otros infinitos buques que seguían el mismo rumbo, dando fondo dentro del puerto a las siete de la tarde del mismo día.

Que allí permanecieron hasta las seis de la mañana del día veinte y tres, en que abonanzado el tiempo y mares se volvieron a dar a la vela con viento Vendaval, siguiendo sin novedad hasta el anochecer del propio día, en que montado el Cabo de la Estaca se llamó el viento al Sudoeste huracanado y mares tan horrorosas que les cruzaban de banda a banda, poniéndoles en eminente peligro de perecer, pues ninguna clase de maniobra les ayudaba para mejorar lo crítico de su situación.

Que gobernando a la vía con sólo la trinquettilla, así vino un golpe de mar y viento a cosa de las nueve de la noche, que les rompió el palo mayor por la chapadura y le resintió por el tercio; otro les llevó la trinquettilla; otro llevó, así mismo, la lancha, las maderas de respeto y cuánto existía sobre cubierta, quedando el Buque dormido y sin gobierno, y otro y otro y ciento durante la noche que les tuvieron en eminente peligro de perecer, porque se ponía marinero un instante y volvía a dormirse al poco tiempo.

Que con este motivo, y para ver si aliviándole algún tanto podían salvar las vidas y resto del cargamento, deliberaron arrojar al agua parte de él, y así lo verificaron entre dos y tres de la mañana por los mamparos de la cámara y rancho de proa, arrojando como un cuarta parte, poco más o menos.

Que amaneció el veinte y siete sin mejorar su situación, porque ni abonanzaba el tiempo ni descubrían tierra, ni les era dable poner vela, caminando como una boyá todo el mismo día veinte y siete; hasta que por fin, a las doce de la noche se llamó el viento un poco más al Norte y descubierta la Farola de Santander les permitió vela a un tercio del palo resentido, maniobrando toda la misma noche y el siguiente día veinte y ocho en demanda de Puerto, por convenio marinero de la tripulación, consiguiendo por último arribar a este de Santoña a las cinco de la Tarde del propio día de ayer, veinte y ocho, en el cual se ha notado haber disminuido el agua de

bomba que se había notado, a causa sin duda de lo mucho que trabajó el Buque, y de la cual le habían aliviado incesantemente siempre que la situación de lo permitía.”

Firmaron como testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don José Romero, vecino de Muros y capitán del pailebot “**Salvador**”; Don José Abello, vecino de Ortigueira y capitán del quechemarín “**Risaiste**”; y Don Andrés Ondiviela, vecino de Santoña.

247.- GOLETA “AGUSTINA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Victoriano Duro

Arqueo: 61 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Gijón – Málaga

Carga: Carbón mineral

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1856

El 1 de octubre de 1856 y hora de las once de la mañana, compareció ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Victoriano Duro, capitán de la goleta mercante española “**Agustina**”, de porte de sesenta y un toneladas y seis hombres de tripulación, de la matrícula de Villagarcía, el cual declaró lo siguiente:

“Que entre diez y once de la mañana del día veinte de Setiembre último, sano el Buque de Quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Gijón con cargamento de carbón mineral y destino a Málaga; continuando sin novedad particular, hasta que con vientos contrarios que les obligaron a ponerse a la capa diferentes veces, hasta las seis de la mañana del día veinte y tres, que estando a la capa, una fuerte racha con chubascos del Oes Sudoeste, les rifó en mil pedazos la trinqueta:

El veinte y seis las ocho de la noche, hallándose a la altura del Cabo Ortegal, distancia al Este veinte y cuatro millas, se convirtió el temporal en huracán del Sur Sudoeste, con mares tan gruesas que les cruzaban de Banda a Banda incesantemente y tenían en inminente peligro de perecer, llevándoles el foque, la trinquetilla del medio y las brazas del velacho, obligándoles a dar la popa al viento con solo la vela cangreja arrizada:

Que así continuaron hasta las dos de la mañana del veinte y siete, en que luego de un recio chubasco se rondó al viento al Oeste, lo cual les permitió virar en busca del Sur para ver si podían obtener puerto, a fin de reparar las velas y jarcia destrozadas; mas no les fue dable conseguirlo en todo el mismo día veinte y siete, no obstante haber estado a la boca de Gijón a la cuatro de la tarde, por falta de marea y refrescar el viento; aunque el veinte y ocho también trabajaron en igual sentido tampoco lo obtuvieron, por hallarse sotaventados:

Que a las seis de la tarde de dicho día veinte y ocho, no habiendo aún terminado el Temporal y gruesas mares, una fuerte racha les rifó el Foque de respeto que habían envergado en el Estay, y les rompió la Botavara de la Cangreja:

Y, finalmente, que insistiendo de común acuerdo con la tripulación según Ordenanza, en ver si les era dable tomar puerto para reparar las averías y evitar los recios temporales que amenazaba, no habiéndoles sido posible conseguir el de Santander, pudieron realizarlo en este auxiliados de lancha y práctico, dando fondo dentro de Puerto a las tres y media de la tarde del día de ayer, treinta.”

En justificación de la certeza del relato, el capitán presentó por testigos de lo sucedido a Don José Ventura de Maneiro, Don Victoriano Duro, y Don José Bóveda, piloto y tripulantes del mismo buque, de edad de veintidós, dieciocho, y veintidós años respectivamente. Firmaron como testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don José Jiménez, Don José Murcia, y Don Andrés Ondivela, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1857

248.- BARCA “SOMORROSTRO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don León de Elorriaga

Arqueo: 233 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Drontehein (Noruega) – Bilbao

Carga: Bacalao y tablazón

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1857

El 2 de enero de 1857 compareció en Santoña a las once de la mañana, ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don León de Elorriaga, capitán de la barca mercante española nombrada “**Somorrostro**”, de porte de doscientas treinta y tres toneladas y diez hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el diecinueve de Diciembre último, sano el Buque de quilla y costados y bien condicionado y pertrechado, se dio a la vela en el puerto de Dronthein, Noruega, con cargamento de Bacalao y tablazón y destino a Bilbao, siguiendo sin novedad hasta las diez de la mañana del siguiente día diez, que les cargó un recio temporal del Sudoeste con huracán grueso del mismo viento, que hizo trabajar bastante al Buque; y con este motivo, reconocidas las bombas hallaron bastante agua, de la cual le aliviaron inmediata e incesantemente:

Que así continuaron sufriendo recios y repetidos golpes de mar, cruzándoles de banda a banda, hasta las dos de la tarde del día once, que al haber abonanzado les permitió continuar en Rumbo de su destino sin más novedad particular; hasta el día veinte y siete del mismo mes y hora de las cuatro de la tarde, que les cargó otro recio temporal del Noroeste, con gruesas mares que también les cruzaban en repetidas veces, aumentando el agua de Bomba, de la cual no cesaron de aliviarle un momento; cuyo temporal les duró hasta las nueve de la mañana del siguiente veinte y ocho en que volvió a calmar, y les permitió poner el buque marinero en derrota de su destino:

Pero como reconoció la Farola de Santander la noche del treinta y uno al primero del actual, se hicieron cargo de que no había aguas en la Ría de Bilbao para tomar aquel puerto, y hubiese además mal cariz, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente arribar a este, como el más próximo y de más fácil acceso; y habiendo maniobrado en su demanda consiguieron obtenerle a las cuatro de la tarde del día de ayer auxiliados de lancha y práctico; y desde luego que fondearon dentro de Puerto advirtieron la absoluta disminución de agua en Bomba.”

El capitán presentó por testigos de lo relacionado a Don José Guevara, Don Fermín Zuasabal y Don Félix Arrasate, piloto y marineros del referido buque. Fueron testigos del otorgamiento de la protesta de mar, Don José Jiménez, Don José de Murcia y Don Andrés Ondiviela, vecinos de la Villa de Santoña.

249.- LANCHÓN “AURELIA”

Nacionalidad: Española

Patrón: Don Juan Serna

Arqueo: 12 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen - Destino: Bilbao – Castro, Santoña y Guriezo

Carga: Maíz, bacalao, alubias, y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1857

El 7 de enero de 1857 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Juan Serna, patrón del lanchón mercante español nombrado “**Aurelia**”, de doce toneladas y seis hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día veinte y tres de Diciembre último, sano el Buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se hizo a la vela en el Puerto de Bilbao con destino a Castro, Santoña y Guriezo, y cargamento de maíz, bacalao, alubias y otros efectos, y en el mismo día llegaba a Castro sin novedad particular, de donde salió de este en el propio buen estado:

El día treinta y uno de dicho mes, y estando bordeando en la Abra de Laredo, Sueste del Pitorro, siendo como la una de su mañana del día primero del actual, como no virase por avante se le dio en redondo, y se advirtió que había tocado en algún bajo u otro obstáculo, con cuyo motivo reconoció la Bomba, y habiendo hallado muchas aguas procuraron aliviar al Buque de ella inmediata e incansablemente; pero como fuese más en aumento y el Buque siguiese encallado, prepararon una ancla con la cadena y al breve rato consiguieron poner el Barco en flote; y en fuerza de remos y algún viento consiguieron traerlo dentro de este Puerto como a las tres y media de la misma mañana, embarrancándolo en la Playa frente del fuerte de Isabel Segunda, desde donde con fuerza de Gente y parejas de Bueyes le entraron a tierra para conseguir su arreglo, lo cual verificaron en la propia mañana:

Y en la misma, y hora de las Diez de ella, compareció ante mí el escribano a apuntarse para causar esta protesta, de que doy fe.”

En justificación del relato, el patrón presentó por testigos de lo sucedido a Don Manuel Acebal y Helguera, Don Ángel de Azubire, y Don Ricardo Martínez, miembros de la tripulación del lanchón; y fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don José Jiménez y Don Andrés Ondiviela, vecinos de esta Villa, y Don León de Elorriaga, capitán de la barca nombrada “**Somorrostro**”, vecino de Bilbao.

250.- BERGANTÍN - GOLETA “EVA”

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Don Jasur Clark

Arqueo: 109 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Amberes, Flessingue – Santoña y Limpias

Carga: Trigo

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1857

El 24 de enero de 1857 compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Jasur Clark, capitán del bergantín goleta mercante inglés nombrado “**Eva**”, de la matrícula de Liverpool, de porte de 109 toneladas y seis hombres de tripulación, el cual, por medio del intérprete Don Juan José Albo, vecino de Santoña, manifestó lo siguiente:

“Que el día siete del actual, sano el buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Flessingue procedente de Amberes con carga de trigo, con destino a este de Santoña y Pueblo de Limpias, en su Ría; y desde el día diez del mismo, hallándose en el Canal de Inglaterra les cargó un furioso temporal del Sur Sudoeste, con furiosas mares que hacían trabajar extraordinariamente al Buque, además de la niebla más densa que podría imaginarse:

Que en tal fatal situación, disipadas las nieblas y con vientos variables, pero siempre gruesas mares, estando a la embocadura de la misma Canal descubrieron un Buque desarbolado a distancia de dos millas, sin serles posible darle auxilio, pues ellos se encontraban en peligro de sufrir el mismo accidente, según los recios temporales que corrían:

Que con algunos pequeños intervalos de bonanza, pero acosado en lo general de temporales, chubascos, granizos y gruesas mares, pudieron continuar su navegación; y el veinte a las diez de la mañana avistaron las costas de España, reconociendo el Puerto de Gijón, después de lo cual maniobraron en demanda de este de Santoña, que era el de su destino, el cual pudieron conseguir por fin a las tres de la tarde del día de ayer auxiliados de Lancha y Práctico, sin más novedad notable que la de haber trabajado infinito el Buque con tan recios temporales y los repetidos golpes de mar que le cruzaban de banda a Banda, lo cual dicho sí podrá haber causado alguna avería.”

El capitán Clark, en justificación de la certeza de su relato, presentó por testigos a Juan Rew, Enrique Braun y Guillermo Douglas, tripulantes de la mencionada goleta; fueron testigos del otorgamiento de la protesta de mar, Don José Jiménez, Don Andrés Ondivela, y el intérprete Don José Albo, vecinos de la Villa de Santoña.

251.- GOLETA “VOLO”

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Francisco Drak Heslakey

Arqueo: 226 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: Bahía de Corte – Bilbao

Carga: Maíz

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1857

El 2 de febrero de 1857 compareció en Santoña a las diez de la mañana ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, y acompañado del intérprete Don Venancio Albo, Don Francisco Drak Heslake, capitán de la goleta mercante inglesa nombrada “**Volo**”, de porte de doscientas veintiséis toneladas y ocho hombres de tripulación, de la matrícula de Londres, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día veinte y uno de Enero último, sano el Buque de Quilla y Costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en la Baliza de Corte con cargamento de Maíz y destino al Puerto de Bilbao, y el veinte y cuatro les cargó una fuerte Galerna del Noroeste, con mares gruesas que les obligó a tomar tres rizos a la mayor, hallándose Latitud 45.^º 59' Norte y Longitud 8.^º 30' Oeste:

Que continuaron con vientos variables hasta las ocho de la mañana del veinte y cinco, que les cargó otro mucho más recio huracán por espacio de cuatro horas, haciendo trabajar extraordinariamente al Buque y poniéndole mil veces en inminente peligro de perecer, pues eran incessantes los golpes de mar que les cruzaban de popa a proa, haciendo muchas averías en la obra muerta y trancaniles, descubriendose al propio tiempo bastante agua de Bombas, de la cual trataron de aliviar al Buque instantánea e incessantemente, mayormente habiendo advertir que arrojaban las Bombas algún Maíz entre el agua:

Que más o menos acosado siempre de temporales llegaron el treinta y uno al Abra de Bilbao, donde tomaron Práctico de aquel Puerto, por el que fue conducido a la Barra; pero como no hubiese calado por falta de agua se distribuyeron fuera, aunque con

gruesas mares; mas a las doce del mismo día les entró otro recio temporal del Noroeste el cual, a la hora solar de las tres de la tarde, les rifó dos foques y el trinquete y cangreja, obligándoles a maniobrar en demanda de este Puerto de Santoña, como de más fácil acceso, por consejo del mismo Práctico, a cuya embocadura hubieron de fondear por haber llegado a la bajamar:

Y hallándose fondeados en medio de chubascos y su irresistible temporal, una fuerte mar del Noroeste les hizo garrear y tocar sobre un bajo; mas al poco rato favorecidos de dos lanchas de auxilio y su Práctico del Puerto, en el momento de levar un fuerte golpe del Buque tocó con la cepas de las Anclas con la quilla, y por la Divina Misericordia pudieron por fin fondear dentro del Puerto a las cuatro de la tarde del día de ayer, primero, sin haberles dejado el temporal desde las doce del día anterior y haciendo diez y seis pulgadas de agua, de la cual había sido aliviado el Buque incesantemente.”

Presentó por testigos de la veracidad del relato a Don Juan Dioher, piloto del mismo buque, Enrique Why y Tomás Thomas, marineros, y Don Juan de Vivedo, práctico de la Barra de Bilbao, los que dijeron llamarse así y ser de edad de cuarenta años el primero, veinte el segundo y tercero, y cuarenta el cuarto.

A continuación el capitán expresó la fórmula de protesta de mar dando por acabado el acto, siendo testigos de lo acontecido Andrés Ondiviela y Don Juan Borja, vecinos de la Villa de Santoña.

252.- CORBETA “LILY”

Nacionalidad: Norteamericana

Capitán: Guillermo Abbot

Arqueo: 291 toneladas

Tripulación. 11 marineros

Origen - Destino: Nueva York - .Santoña y Bilbao

Carga: Trigo y harina

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1857

El día 19 de febrero de 1857 y hora de las tres de la tarde, compareció acompañado por Don Venancio Albo, intérprete vecino de la Villa en Santoña, ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de ella, Don Guillermo Abbot, capitán de la corbeta mercante norteamericana nombrada “**Lily**”, de porte de doscientas noventa y un toneladas y once hombres en todo de tripulación, de la matrícula de Nueva Cork, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día cuatro de Enero último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el mismo Puerto de Nueva York, con cargamento de trigo y Harina y destino al de Bilbao, haciendo Escala en este de Santoña para alijo del Buque:

Y como desde el siete del mismo mes, a consecuencia de lo mucho que había trabajado el Buque, con recios “Noruestes” y gruesas mares que le cruzaban continuamente y tenían inundada la cubierta, se notaron hasta diez pulgadas de Agua por hora; notaron, así mismo, que parte de esta agua entraba por el rancho de proa, las cuales fueron tomando; y habiendo continuado la navegación hasta el día de hoy que ha entrado en ese puerto, y sido admitido a libre plática, con seis pulgadas por lo menos.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura Don José Jiménez y Don Andrés Ondiviela, vecinos de la Villa de Santoña.

De nuevo compareció el capitán Abbott el día 23 siguiente, en el mismo despacho del escribano Don Hilarión Contreras, para expresar la oportuna protesta de mar, haciéndolo en los mismos términos expresados en el documento anterior, donde declararon sobre la veracidad del relato, Don Hernán William Nolty, Don Andrés William y Don Carlos Lenzphe, piloto y marineros de la corbeta norteamericana, mayores de edad los dos primeros, y de veintiún años el tercero.

A continuación Don Guillermo Abbot expresó la fórmula de protesta de mar, habiendo asistido por testigos del otorgamiento de la misma, Don José Jiménez, Don Andrés Ondiviela y Don José de Murcia, vecinos de la Villa de Santoña.

A cuenta del mismo buque compareció el día 27 siguiente a las once de la mañana ante el escribano Contreras, Don Justo Pellón, vecino de Santoña, consignatario de la embarcación norteamericana referida, el cual manifestó lo siguiente:

“Que como consignatario del Buque Corbeta Norteamericano nombrado “Lily”, su capitán Don Guillermo Abbot, procedente de Nueva York, con cargamento de trigo y harina y destino a Bilbao, y Escala en este Puerto de Santoña para alijo del cargamento, ha entendido en este alijo sacándole la parte necesaria con trasbordo a otros Buques, hasta dejarle en el calado capaz de entrar sin riesgo por la Barra de Bilbao, cuya operación quedó terminada por su parte en la mañana del día de ayer, en términos de haberse podido dar a la vela a la marea de su tarde; y así se lo preceptué al mismo capitán, el cual lo verificó por no haber salido en tierra al despacho de Documentos:

Que con este motivo y habilitado a las tres de la misma tarde, quedó conforme en todo, y se dio a la vela a la marea de este amanecer; y, al efecto, el que relaciona se trasladó a Bordo con el práctico y dos lanchas tripuladas a las cuatro y media de la misma mañana; mas viendo que referido capitán no levaba anclas ni daba trazas de salir, le volvió a instar para que lo verificase, a lo cual contestó que no lo hacía porque no había viento, pero como le respondiese que para esto llevaba dos Lanchas que le pondrían en alta mar, donde le entrase el viento y no perdería la marea, se negó obstinadamente a ejecutarlo:

Que en tal estado regresó a tierra, y acompañado del Intérprete Don Venancio Albo y a presencia de los testigos que se dirán, le ha protestado sería de su cuenta y tiempo todos los daños, perjuicios y quebrantos que se siguiesen al Buque y cargamento por esta falta de salida, máxime no habiendo ninguna causa legítima, estando el mar en Bonanza, y exponerse a perder las mareas para su entrada en Bilbao:

Oído lo cual por el mismo Capitán, dijo estar pronto a darse a la vela, pero como ya no tuviese marea suficiente en el Puerto, aunque el viento sea bonancible ha sido imposible verificarlo; y aunque lo haga a la tarde “igurrándose” los contratiempos y perjuicios que por esta decisión se puedan ocasionar, ha considerado se ha de ver conseguir como deja consignado esta protesta, a fin de que se entiendan por su cuenta, cargo y riesgo de referido capitán cuántos quebrantos y daños resulten:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos al ya citado Intérprete, Don Venancio Albo; al Práctico de este Puerto, Don Genaro Velarde; y al Práctico de Santurce, Don Juan Hurtado, mayores de edad, quienes bajo de Juramento prestado voluntariamente declararon ser cierto cuánto por dicho Don Julián Pellón queda relacionado, lo cual les consta de propia ciencia por haberlo visto y presenciado.”

Fueron testigos del otorgamiento de esta última escritura de protesta Don Manuel de Abajas, Don José Jiménez, y Don Juan Manuel Cagigas, vecinos y naturales de Villa de Santoña.

253.- GALEOTA “SANTA MARÍA”

Nacionalidad: Holandesa

Capitán: Don Juan Swart

Arqueo: 93 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Carga: Maíz

Origen - Destino: Londres - Santander

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1857

El día 5 de marzo de 1857 y hora de las dos de la tarde, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de dicha Villa, y acompañado del intérprete Don Venancio Albo, en que dijo llamarse Don Juan Swart, capitán de la galeota holandesa “**Santa María**”, de porte de noventa y tres toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de Geoversgen, en Holanda, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día treinta de Enero último, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en la Ría de Londres con destino a Santander, a recibir órdenes y cargamento de Maíz, habiendo seguido sin novedad particular hasta el día cuatro de febrero siguiente, que ya entrados en el camino empezaron a sufrir varios y furiosos temporales del Noroeste y luego del Sur, que les obligaron a ir siempre arrizados, y el Barco cruzado incesantemente de golpes de mar y anegada la cubierta, haciéndole trabajar del modo más extraordinario:

Que con este motivo descubrieron alguna agua de bombas, de la cual pasaron a aliviarle inmediata e incesantemente; y también se notó que las Bombas sacaban

varios granos de Maíz, la cual, y el mucho retraso de la navegación a causa de los Temporales, hace presumir si habrá sufrido alguna avería el cargamento, que por otra parte es tan susceptible a esto:

Y sin otra novedad particular arribaron el día veinte y cuatro del mismo mes a Santander, donde permanecieron hasta el día tres del actual en que sirvió de darse a la vela para este de Santoña y su ría de Limpias; salieron de aquel puerto con este objeto, y arribaron ayer a las seis de la tarde del día de ayer.

En justificación de la certeza de ese relato presentó por testigos a Don Gerardo Kuiper, Don Juan Collot, y Don Nicolás Werner, Piloto y tripulantes del Buque, quienes también bajo de Juramento prestado voluntariamente dijeron ser cierto cuánto por dicho Capitán queda relacionado.”

Fueron testigos del otorgamiento de esta escritura de protesta, Don José Jiménez, Don Andrés Ondiviela y José Murcia, vecinos de la Villa de Santoña.

254.- QUECHEMARÍN “TERESITA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista Basterrechea

Arqueo: 55 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Carga: Maíz

Origen – Destino: Villagarcía - Avilés

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1857

El día 20 de marzo de 1857, compareció en Santoña a las diez de la mañana ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de dicha Villa, Don Juan Bautista Basterrechea, capitán del quechemarín mercante español nombrado “**Teresita**”, de cincuenta y cinco toneladas y seis hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las siete de la mañana del día doce del actual, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con viento bonancible en el Puerto de Villa García, destino a Avilés y cargamento de Maíz, siguiendo sin novedad en rumbo a su destino hasta la noche del trece:

Que después de haber rebasado el Cabo Villano les cargó el viento Sudoeste, el cual fue refrescando cada vez más, con gruesas mares que hacían trabajar extraordinariamente al Buque, tanto que a las dos de la mañana del catorce un recio Golpe rompió la verga del Trinquete, arrojando la vela a la mar; se llevó una pipa de aguada y una tabla de sobre cubierta, e hizo pedazos el fogón, quedando el Buque anegado:

Que continuaron corriendo el temporal rebasados del puerto de su destino, y hasta cerca de las costas de Francia; hasta el día diez y siete que algo aplacado y llamándose el viento al Nordeste, viraron en rumbo del Sudoeste; el diez y ocho al mediodía se hallaban con siete millas al Norte de la entrada de San Martín, pasado ya el Cabo Mayor, y en rumbo de su destino:

Mas a la cuatro de la tarde del mismo día diez y ocho volvió a refrescar el Oes Nordeste, lo que les obligó a dar popa a los mares; y a cosa de las cinco y media de la misma tarde, estando el marinero Juan Antonio de Fradua enganchando un motón de la Escobera del trinquete, tuvieron la desgracia de que un golpe de mar le arrojase al agua, y como había la imposibilidad de echar el Bote al agua por la mucha mar, sólo pudieron echar remos y perchas, virando por redondo, no obstante el eminent peligro, pero todo fue inútil a salvarle:

Que en tal estado, y haciéndose cada vez mayor el temporal, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente ver si podían arribar a Santander, y con este objeto viraron en vuelta de tierra; a las ocho y media de la mañana del día diez y nueve se hallaban cerca de su embocadura, pero como no hubiese entrada por hallarse picada la Barra y el viento contrario, determinaron, así mismo, dirigirse a este de Santoña; el cual, por fin, pudieron obtener, auxiliados de Lancha y Práctico, dando fondo dentro de él a las cuatro de la tarde del mismo día de ayer, sin haber dejado de aliviar al Buque del agua de Bomba, la cual ha cesado completamente desde que dieron fondo, lo cual prueba que debía proceder de los altos:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Julián de Zabala, Aniceto de Batiz y José de Rentería, marineros de a bordo, mayores de edad los dos primeros y de diez y ocho años el segundo, según expresaron; quienes bajo de

Juramento prestado voluntariamente según derecho, declarando ser cierto cuánto por dicho Capitán queda relacionado, lo cual les consta de propia ciencia, por haberlo visto y presenciado como tales tripulantes del Buque.”

Después de haber expresado el capitán la fórmula de la protesta de mar, firmaron como testigos del otorgamiento de la escritura, Don Ramón Salguesu, Don José Jiménez, y Don Andrés Ondivela, vecinos de la Villa de Santoña.

255.- CORBETA “PRINCESA JOSEFINA”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Don Henrique Halirs

Arqueo: 229 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Carga: Maíz

Origen – Destino: Galatz – Constantinopla

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1857

El 30 de abril de 1857 compareció en Santoña a las diez de la mañana, ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de ella, acompañado del intérprete Don Venancio Albo, Don Enrique Halirs, capitán de la corbeta mercante noruega “**Princesa Josefina**”, de porte de doscientas veinte y nueve toneladas y doce en todo de tripulación, de la matrícula de Berguen, el cual declaró bajo de juramento lo siguiente:

“Que el día cinco de Enero del presente año, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el puerto de Galatz, con cargamento de Maíz y destino a Constantinopla a recibir órdenes, siguiendo sin novedad particular hasta las tres de la tarde del día catorce de Febrero, en que hallándose a 45° 11' de latitud y 29° 41' de longitud les cargó un recio temporal del N. E., y con recias mares que hacían trabajar extraordinariamente el Buque; y así

continuaron hasta el día Diez y ocho y hora de las dos de la tarde, que arribaron a Constantinopla, donde causó la conducente protesta y recibió orden de salir para Bilbao:

Que el día veinte y cuatro del mismo salieron de Constantinopla para Bilbao con viento bonancible, mas al poco tiempo y en el mismo día, les cargó otro aún más recio temporal del N. E., con mares terribles que cruzaban el Buque y le hacían trabajar fuertemente, habiéndose embergado alguna agua de Bombas, de la cual se alivió el Buque incesantemente; y también se notó que las Bombas arrojaban algunos granos de Maíz:

Que este recio temporal les duró hasta el día veinte y ocho, que más aplicado les permitió seguir rumbo, y aunque con malos cariz y tiempo duro, hasta el día de ayer veinte y nueve, que a la vista de Castro Urdiales tomaron un Práctico de la Barra de Bilbao, el cual les manifestó ser imposible entrar en dicho Bilbao por falta de Aguas, y que era conveniente se dirigiese a éste de Santoña a esperar mareas; y en su consecuencia, maniobraron en la demanda y pudieron obtenerle a la seis y media de la tarde del mismo día de ayer, si bien en su entrada tocaron y vararon por unos cinco minutos; pero tan inmediatamente como fondearon dentro, se notó haber cesado completamente el agua de Bomba:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a los que por medio del mismo intérprete expresaron llamarse Helge Andersen, Zacarías Pedersen, y Maons Hanfer, y ser mayores de edad; quienes bajo de Juramento también prestado voluntariamente expresaron ser Piloto y tripulantes del mismo buque, y constarle la certeza de cuánto por el capitán queda relacionado, por haberlo visto y presenciado tales individuos de a bordo.”

Fueron testigos del otorgamiento de esta escritura, Don Andrés Ondiviela, Don Gaspar Hierro, y Don José María Mateos, vecinos de la Villa de Santoña.

256.- BERGANTÍN “HERTHA”

Nacionalidad: Metemburguesa (Gotemburgo. Suecia)

Capitán: Don Daniel Enrique Dade

Arqueo: 180 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Limpias – Rótterdam

Carga: En lastre (a cargar calamina a Limpias)

A. H. R. C. Legajo 5347 - 1857

El 8 de agosto de 1857 y hora de la nueve de su mañana, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, y acompañado por el intérprete Don Juan José Albo, Don Daniel Enrique Dade, capitán del bergantín metemburgoés nombrado “**Hertha**”, de porte de ciento ochenta toneladas y once hombres de tripulación, de la matrícula de Rosfor, quien por medio del referido intérprete manifestó lo siguiente:

“Que habiéndose contratado su Buque para venir a este Puerto y su Ría de Limpias, a cargar en flete mineral calamina con destino de Rotterdam, llegó con el mismo Buque, sano de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, el día veinte de Julio último; y el veinte y dos empezó a recibir el cargamento en el Puerto que se le designó al efecto; y el treinta y uno tenía a bordo el completo cargamento:

Que antes de terminar el cargamento, preguntó al cargador Don Enrique B. Walter si había bastante agua para bajar o sería necesario verificarlo antes hasta otro puerto de la Ría, y tomar allí el resto; y como éste, con referencia al Práctico, le asegurase podría bajar hasta con diez y siete pies de calado no puso reparo en que se terminase la carga en el mismo puerto:

Que después de terminado trató de bajar a este Puerto para darse a la vela, y se halló con el grave inconveniente de no haber suficiente agua, no obstante que el Buque sólo calaba cerca de quince pies; por cuya razón se ha visto precisado a aguardar las mareas, sufriendo la demora de nueve días hasta el de llevar, cuyos perjuicios se hallaba en el caso de repetir (repercutir), según contrata, mediante haberse fallado a ella, puesto que el cargamento en flete se entiende poderse dar a la vela tan luego como se terminase y aquí se han causado demoras no puestas tampoco en el contrato; y con objeto de llevar a efecto esta reclamación, según y donde corresponda, en la vía y forma que más haya lugar en derecho:

Que protesta, una, dos, tres veces, y las demás en derecho necesarias contra los cargadores, fletadores, consignatarios, propietarios, y demás a quienes competía la satisfacción de estas demoras arregladas a contrata, daños, perjuicios y quebrantos que en cualquiera concepto se irroguen por esta causa, según Leyes y Código de Comercio.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Andrés Ondisela y Don Gaspar Hierro, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1859

257.- BERGANTÍN GOLETA “ROSARIO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro Antonio de Argueta

Arqueo: 62 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Bilbao – Aleuni (Noruega)

Carga: En lastre (a cargar bacalao a Noruega)

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1859

A las diez de la mañana del 23 de marzo de 1859, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de dicha Villa, Don Pedro Antonio de Argueta, capitán del bergantín goleta español nombrado “Rosario”, de porte de sesenta y dos toneladas y siete hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cinco de la mañana del día de ayer, veinte y uno del actual, sano el Buque de Quilla y Costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato puerto de Bilbao con viento Sueste bonancible, por cuenta de los Señores

Antuñano de Bilbao, continuando sin novedad particular rumbo a su destino, hasta la una de la tarde del mismo día que se llamó el viento al Noroeste:

Mas a las doce de la noche, con un recio y huracanado chubasco se dirigieron en vuelta del Norte, con mar tan gruesa y borrascosa que sus golpes cruzaban incesantemente al Buque, no obstante de haber cruzado en busca del Oesnoroste; tanto que les rifó la trinquetilla, y un recio golpe les desguarneció e hizo pedazos el fogón:

Que al amanecer de ayer, veinte y dos, se hallaban al Este de este puerto de Santoña, distancia de más de catorce millas; y como continuase el temporal, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a él si les era posible, por ser el de más fácil acceso, maniobraron con este objeto; y a las nueve de la mañana consiguieron fondear en la embocadura, no permitiéndoles más el viento y la falta de marea; reclamaron auxilio de lanchas y práctico, el cual llegó al poco tiempo:

Mas estando aguardando la marea, un impetuoso huracán y golpe de mar les hizo faltar las dos cadenas precisando darse a la vela, pasando por encima de todas las rompientes con el mayor peligro, hasta que algo más abonanzado y de virada en virada pudieron por fin obtener el Puerto a las cuatro de la tarde del mismo día de ayer, sin que hasta esta hora les haya sido posible tratar de obtener las Anclas y cadenas, por la mucha marejada y mal tiempo que aún continúa reinando:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Don Domingo de Erezuma, Don Juan Bautista de Argueta, y Don José Gastelua, Piloto y tripulantes de a bordo, mayores de edad que expresaron los dos primeros, y de Diez y nueve años el tercero; quienes bajo de Juramento también prestado voluntariamente, declararon ser cierto cuánto por el dicho Capitán queda relacionado, que les fue leído por mí el Escribano, de que doy fe; lo cual les consta de propia ciencia, por haberlo visto y presenciado como tales tripulantes de a bordo.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don José Tellería, Don Francisco de la Cruz, y Don Julián Pellón, vecinos de la Villa de Santoña.

258.- BERGANTÍN “FIRME”

Nacionalidad: Española

Capitán: Juan Bautista Onzarri

Arqueo: 167 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Londres – Bilbao

Carga: Varias mercancías

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1859

El 1 de diciembre de 1859 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Juan Bautista Onzarri, capitán del bergantín mercante español nombrado “**Firme**”, de porte de ciento sesenta toneladas y once hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las siete de la mañana del día diez y nueve de Noviembre último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, tomó práctico y levó anclas en el Puerto de Londres con cargamento de varias mercancías y destino al de Bilbao, invirtiendo para desembocar el Río por vientos contrarios y mareas hasta las cuatro y media de la tarde del día veinte y tres, que ,con horizontes claros y viento flojo del Sueste, se despidió del práctico y largaron todo aparejo en rumbo de su destino:

Que así continuaron hasta la noche del veinte y cinco, en que les cargó un tiempo duro con gruesas e irresistibles mares del Noroeste, que hacían trabajar extraordinariamente al Buque, aumentando el veinte y seis tosco y de mal cariz, sin ceder los golpes de mar; y a las ocho de la mañana del mismo se advirtió alguna agua en las Bombas, que mandó picar inmediatamente:

Que los días veinte y siete y veinte y ocho, no obstante las diferentes maniobras ejecutadas para que trabajase menos el Buque, continuaron en el mismo peligroso estado, recibiendo repetidos golpes de mar y aumentando el agua hasta las tres pulgadas por hora, en términos de no dejarse las Bombas de la mano:

Que amaneció el veinte y cinco horizontes despejados y tierra a la vista, viento flojo del Oeste y mar gruesa del Noroeste; a la una y media de la tarde frente de Castro les abordó el Práctico de Bilbao, y por su consejo se dirigieron a la Barra, hallándose frente de ella a las cuatro y media de la tarde; mas como el Piloto mayor les hiciese

señal que no había entrada, viraron en vuelta de fuera aprovechando un escaso viento terral; si bien durante la noche se llamó al Noroeste fresco, siguiendo molestando al Buque:

Amaneció el treinta cielo y horizontes de mal cariz, el monte de este Puerto de Santoña a la vista, distancia como tres millas; y como a las ocho de la mañana una fuerte racha de viento y chubascos con relámpagos les hiciese faltar el Escotín de la gavia, que se rifó y tuvieron que envergar otra; considerando peligroso mantenerse en la costa con este temporal, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente ver si les era dable obtener este Puerto, como el de más fácil acceso; maniobraron en su demanda, y con auxilio de práctico dieron por fin fondo dentro de puerto a las cinco de la tarde del mismo día de ayer:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a los que expresaron llamarse Don Alejo Zalduondo, Guillermo de Ibargaray, y José de Larrabe, y ser Piloto y marineros de a bordo, quienes bajo de Juramento prestado voluntariamente, según derecho, declararon ser cierto cuánto por dicho Capitán queda relacionado y les fue leído por mí el Escribano, de que doy fe, lo cual les consta de propia ciencia por haberlo visto y presenciado como tales individuos del Buque.”

Fueron testigos del acto, Don Norberto Varela, Andrés Ondiviela, y Don José de Murcia, vecinos de la Villa de Santoña.

259.- BERGANTÍN “KAREN Y MARTHA”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Florentino Tortensen

Arqueo: 269 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Hernosand (Suecia) – Bilbao

Carga: Tablazón

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1859

A las tres de la tarde del 11 de diciembre de 1859, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, y acompañado por el intérprete Don Juan José Albo, el que expresó llamarse Don Severino Tortensen, y ser capitán del bergantín mercante “Noruegués” nombrado **“Karen y Martha”**, de porte de doscientas sesenta y nueve toneladas y nueve hombres en todo de tripulación, de la matrícula de Tromsberi, y bajo de juramento prestado voluntariamente manifestó lo siguiente:

“Que sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Hernonsand (Suecia) con cargamento de tablazón y destino a Bilbao, habiendo sufrido los más serios acontecimientos hasta su llegada al fondeadero de Machichaco, donde tuvieron que dejar desarbolado el buque, transbordándose en una lancha al puerto de Bermeo, en el cual causó la conducente protesta de todos los siniestros ocurridos, el día primero del actual; la cual da aquí por reproducida, y continuola respecto los serios acontecimientos desde aquella fecha, Dijo así bien:

*Que hallándose en el mismo estado, el nueve del corriente y hora de las cuatro de su tarde, les abordó el Vapor **“Unión”**, procedente de Bilbao, mandado por el Cónsul de su Nación, para socorrerle y remolcar el buque al mismo Bilbao o a este Puerto de Santoña; y con tal objeto levaron anclas a las seis de la tarde del mismo día remolcados por el Vapor, con práctico de Bilbao a bordo y brisa del Sur al Este, mas después se varió llamándose al Noroeste; y a las once de la noche dieron fondo en la embocadura de la Ría de Bilbao, fuera de barra:*

Y así continuaron hasta las dos de la tarde del día de ayer, diez, en que se volvieron a levar anclas para pasar la barra; pero como a las tres y media les hicieron señales desde tierra que volvieran atrás, pues no había entrada, deliberaron dirigirse a este de Santoña, siempre remolcados por el Vapor, el cual, aunque bajando la marea, trató de entrarles en el puerto, por la dureza del tiempo y exposición de pasar la noche en la Costa:

Pero tuvieron la fatalidad de tocar y quedar varados desde las siete y media hasta las once y media de la noche, en que empezado a subir la marea pudo el Vapor concluir de entrarlos; no que sin esta “varazón” dejase de haber molestado bastante al buque y hecho descubrir hasta dos pulgadas de agua por hora, lo que les obligó a usar de la bombas incesantemente:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Lorenzo Pilsen, Jacobo Andersen, y Lázaro Cristensen, Piloto, tercero y Contramaestre, de a bordo, y a Don Juan Luis de Lundarte, Piloto de a bordo de la Barra de Bilbao, quienes bajo de juramento también prestado voluntariamente, y los primeros por medio del mismo Intérprete, dijeron ser cierto cuánto por dicho Capitán queda relacionado y les ha sido interpretado, de que yo el Escribano doy fe, lo cual les consta de propia ciencia, por haberlo visto y presenciado como tales individuos de a bordo; mayores de edad los dos últimos y mayores de veinte años los dos primeros.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Norberto Varela, Don José Murcia, y Andrés Ondiviela, vecinos de la Villa de Santoña.

260.- BERGANTÍN “LUSIA”

Nacionalidad: Inglesa Capitán:

Don Manuel Gadidne Arqueo:

173 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Alejandría (Egipto) – Cork y Falmuth (Inglaterra)

Carga: Cebada

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1859

A las 3 de la tarde del día 30 de diciembre de 1859, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, acompañado por el intérprete Don Venancio Albo, el que dijo llamarse Don Manuel Gadidne y ser capitán del bergantín inglés nombrado “**Lusia**”, de porte de ciento setenta y tres toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de Doubug, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día veinte y siete de octubre último, sano el Buque de Quilla y Costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela del Puerto de Alejandría (Egipto) con cargamento de cebada y destino de Cork y Falmuth, de Inglaterra; continuando sin novedad en rumbo de su destino hasta el diez de Diciembre último, que arribó a Gibraltar para hacer aguada y provisiones:

Que al siguiente, once, salieron de Gibraltar con viento al Es Sueste bonancible y con tiempos variables y la mar a ocasiones bastante gruesa y picada; pudieron seguir sin experimentar contratiempo notable hasta las doce del veinte y cuatro, en que haciéndose irresistible el temporal les obligó a poner a la capa con todos los rizos; pero esto, no obstante, fueron inmensos los golpes que recibieron, cruzándoles de banda a banda; y a las cuatro de la tarde una enorme ola que hubo de sumergirlos y hacerles zozobrar, rindió el Palo mayor con velas y Jarcias, se llevó dos botes, las pipas de Aguada, la cocina y la mayor parte de cuanto existía sobre cubierta, arrastrando también desgraciadamente a los marineros José Kemp, Ricardo Collnis, y Tomás Pontey, los cuales se ahogaron por serles imposible prestar ningún auxilio en el tumultuoso estado que se encontraba la mar:

Que seguidamente, los que quedaron trataron de aliviar el Buque en cuanto los fuese dable, cortando las cuerdas que detenían el Palo rendido y continuando siempre en peligro por el tal estado del mar, hasta el veinte y seis que abonanzó algún tanto; y encontrándose en tan lamentable estado, su primer objeto fue de arribar al primer Puerto que les fuese accesible, y con tal objeto navegaron en vuelta de tierra, a la cual descubrieron el veinte y ocho; y ya el veinte y nueve, a cosa de las dos de la tarde, hallándose como a tres millas de la Costa, les abordó una Lancha de auxilio que les dirigió a este Puerto de Santoña, fondeando en su embocadura a las ocho de la noche:

Y con el auxilio de otras dos lanchas, cuarenta hombres de sus tripulaciones, y práctico del Puerto, consiguieron dar fondo dentro de él a las cuatro de la mañana del día de hoy, desde cuyo acto se advirtió haber cesado el agua de Bomba que se había notado luego del temporal que rompió el palo; y hasta seis pulgadas por hora a consecuencia, sin duda, de los grandes golpes e inmensos esfuerzos que había sufrido el Buque, y de cuya agua se le aliviaba incesantemente, a pesar del cual estado de la mar:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Tomás Reay, Carlos Hurdy, y Guillermo Martin, Piloto y tripulantes de a bordo, quienes bajo Juramento también prestado voluntariamente por medio del mismo Intérprete, dijeron

llamarse como queda expresado, ser mayores de edad, y constarles la certeza de cuánto queda relacionado por parte del mismo Capitán, de lo cual lo pueden dar por haberlo presenciado como tales individuos de a bordo.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Norberto Varela, Don José de Murcia, y Don Andrés Ondiviela, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1860

261.- BERGANTÍN - GOLETA “LEOPOLDINA”

Nacionalidad: Española

Patrón: Manuel de Albarado

Arqueo: 32 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Limpias – Santander

Carga: Trigo, harina y fierro

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1860

A las nueve de la mañana del día 10 de enero de 1860, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Manuel de Albarado, patrón del bergantín goleta mercante español nombrado **“Leopoldina”**, de porte de treinta y dos toneladas y cuatro hombres de tripulación, de la matrícula de esta Ayudantía de Limpias, el cual declaró lo siguiente:

“Que a las seis de la mañana del día de ayer, sano el Buque de Quilla y Costados y bien condicionado y pertrechado, se dio a la vela en este Puerto con viento fresco S. E.

bonancible, cargamento de trigo, harina y fierro tomado en dicha Villa de Limpias y destino a Santander; mas habiendo tenido la desgracia de que faltase la virada al Buque cuando salían por la punta de San Carlos, se vio precisado a dar fondo y aguantarse sobre la Ancla; hecho lo cual, se rindió el Molinete con los balances, y entonces se sujetó la cadena al Palo Trinquete; mas al poco tiempo también faltó este amarre, y no obstante haberse dado fondo con la otra Ancla se fue garreando sobre la costa:

Que en tal estado se largó la bandera en demanda de auxilio del Puerto, de donde llegó una lancha esquifada, y además la falúa del Cuerpo de Carabineros, y una lancha Pescadora de Colindres, con cuya ayuda se tendió la ancla mayor con el Cable y un Anclote con guindalera:

Que a cosa de las Diez de la mañana empezó el Buque a hacer bastante agua, a consecuencia de lo que había trabajado en la “varadura”; y como esta agua fuese cada vez en más aumento, hasta el extremo de no bastar las bombas a resistirla, se iba sumergiendo; mas felizmente, a cosa de las once se consiguió ponerle en flote, aunque que entre aguas; y con el auxilio de las mismas Lanchas, el viento de Leste fresco y largadas las anclas, aunque boyadas para no perder momento, arribaron por fin dentro de puerto y se llevaron el Buque en la playa y sitio de La Cruz, que era el muy a propósito para que en acabarse se fuese a pique y quedar descubierto a la baja marea; hecho lo cual saltó a tierra y a las tres de la misma tarde se me presentó para hacer relación de la presente Protesta:

En justificación de la certeza de este relato, presentó por testigos a Ambrosio de Echebarría, Eugenio de San Román, y Raimundo López, tripulantes de a bordo, mayor de veinte y cinco años el primero, y de veinte los otros dos, según expresaron, quienes bajo de Juramento también prestado voluntariamente con arreglo a dicha declaración dijeron ser cierto cuánto por dicho Patrón queda relacionado, lo cual les consta de propia ciencia, por haberlo visto y presenciado como tales tripulantes del mismo buque.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Julián Pellón y Don Andrés Ondiviela, vecinos de la Villa de Santoña.

262.- BERGANTÍN “AURORA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Antonio Echebarría

Arqueo: 122 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen: La Habana – Bilbao

Carga: Azúcar

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1860

A las tres de la tarde del día 14 de febrero de 1860, compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Antonio Echebarría, capitán del bergantín mercante español nombrado “**Aurora**”, de la matrícula de Bilbao, quien declaró lo siguiente:

“Que a las cuatro de la mañana del día ocho del corriente, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió del Puerto de Vigo con viento bonancible, donde había entrado de arribada forzosa, como procedente de La Habana, con cargamento de Azúcar y destino a Bilbao, y formalizado la conducente propuesta y expediente de averías ante aquel Tribunal de Comercio, cuyas actuaciones caso necesario ratifica:

Y continuaron sin novedad particular en rumbo de su destino, hasta las tres de la tarde del día nueve que se llamó el viento al primer cuadrante variable, con recios chubascos y mares gruesas del mismo; lo cual les obligó a maniobrar según requería su repetida variación, y forzando al Buque lo que les era dable a fin de montar el Cabo de Peñas, lo cual consiguieron a las dos de la misma noche:

Que con más o menos variación, pero siempre trabajando el Buque con tales chubascos y gruesas mares, continuaron hasta la ocho de la mañana del día Doce, que hallándose al Nordeste de la Punta del Fraile, distancia como diez a doce millas, descubrieron alguna agua de bomba, de la cual fue aliviado inmediata e incessante:

Que todo el mismo día y su noche la pasaron tratando de sostenerse para no sotaventearse, por lo cerrado del horizonte y el recio tiempo, hasta las ocho de la mañana del día trece, que habiendo aclarado algo, reconocieron hallarse E. O.

verdadero del Cabo Villano y S. E. de la Galea:

Que a las diez, visto que el viento era franco para maniobrar, determinó ponerse frente a Castro para tomar práctico, izando la Bandera de Señal; pero como no pareciese y ya la marea impidiese entrar en Bilbao, se puso en vuelta de fuera para mantenerse barlovento:

Que a las dos de la tarde del mismo día trece, visto que el temporal de travesía era cada vez más duro, con horizontes cerrados y mares gruesas, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este Puerto de Santoña, como el de más fácil acceso; y maniobrando en este sentido a las cuatro y media se encontraron próximos al Fraile, distancia dos cables y medio, con Bandera izada en el palo de Pena reclamando práctico; pero como este no pareciese, a causa sin duda del recio temporal, considerando peligroso quedarse fondeado en el Fraile mediante la dureza del tiempo, procuró tomar Puerto enfilando el monte de Hano con el Castillo de San Carlos:

Y al hallarse en el mismo canal, procuró la enfilación del Castillo de Isabel Segunda, algo abierto con el de San Carlos, consiguiendo de esta manera estar dentro de Barra; mas hallándose frente al Castillo de San Carlos, aprovechando las rachas de viento que tan pronto cargaban como escaseaban, le cargó un recio chubasco de N. NO. al N. O. que precisó dar avante, pero siendo imposible conseguirlo, se vio precisado a fondear con las dos anclas para evitar que el Buque cayese sobre el Pitorro, cargando todo aparejo inmediatamente a fin de no hacer saltar las estachas, a las cuales no se las pudo arriar suficiente cadena por la proximidad del Pitorro; pero la fuerza de la corriente no lo evitó e hizo que tocase por tres veces, aunque se quedara varado; que en este momento llegó el barco del Práctico de Puerto, el cual ordenó tender un anclote con calabrote en dirección al Norte, con cuya maniobra y el auxilio de varias lanchas se consiguió entrar dentro de puerto:

A las cinco y media de la misma tarde, no sin haber notado que a consecuencia de lo mucho que había trabajado el buque y sí los golpes sufridos en el Pitorro, hacía hasta más de tres pulgadas de agua por hora, de la cual fue aliviado instantánea e incesantemente, si bien, luego de fondeados dentro de su puerto y durante la noche, había disminuido considerablemente, y en términos que hasta esta hora apenas es notable:

En Justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Don Pedro Jerónimo de Rentería, Don Antonio Gotilla, y Don José María Sarria, tripulantes de a bordo, de edad de veinte y ocho, veinte y tres, y veinte y dos años respectivamente, quienes bajo de Juramento también prestado voluntariamente con arreglo a derecho,

declararon ser cierto cuánto por dicho Capitán queda relacionado; lo cual les consta por haberlo visto y presenciado como tales individuos del Buque.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Norberto Varela, Don Andrés Ondiviela, y Don José de Murcia, vecinos de la Villa de Santoña.

263.- POLACRA GOLETA “TALÍA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Antonio Castella

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1860

El día 27 de diciembre de 1860 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Jugado de Guerra, Don Antonio Castella, capitán de la polacra goleta nombrada “**Talía**”, de la matrícula de Barcelona, que manifestó lo siguiente:

“Que hallándose fondeado en este Puerto desde el día 4 del actual, la mañana del día veinte y cinco a cosa de las once se vino encima el Bergantín Inglés nombrado “Ronaldés”, su Capitán J. Guillén, y le causó la avería de romper la Batayola de Esterior desde el Palo a Popa; parte de tabla de la obra muerta y un Pescante del Bote de Popa; cuya avería provino de haber ejecutado la indebida maniobra de arriar el ancla del Nordeste por hallarse pronto a dar a la vela, en contravención de lo dispuesto por la Junta municipal marítima de Sanidad, que le había dejado incomunicado por carecer de Patente Sanitaria a su arribo a este Puerto desde Amberes con cargamento de Rails y destino a Bilbao, hasta la resolución de la Junta Superior de Sanidad de Santander, a quien se había dado cuenta:

Que el reclamante aguardaba se le admitiera a libre plática para dirigirle la restauración de las averías y ver si se arreglaba extrajudicialmente; pero habiendo sido defraudadas estas esperanzas por la inesperada marcha de dicho Bergantín Inglés a las dos de la mañana del día de hoy, sin haber aguardado la resolución de la Junta Provincial de Sanidad, a fin de poder entablar donde y cómo corresponda el

término conducente para la satisfacción de dichas averías, se ha visto precisado acausar la presente Protesta, y llevándola a debido efecto, como más haya lugar en derecho, Otorga:

Que protesta una, dos, tres veces y las demás en derecho necesarias, contra la maniobra ejecutada en dicho Buque Inglés, que motivó su arrastre y venida sobre el del relacionante, ocasionando la avería de que queda hecha referencia, cuyo costo se entenderá de cuenta del mismo Capitán Inglés, cargadores, propietarios, aseguradores, o quienes competan según Leyes y Código de Comercio, que en su favor implora; pidiéndome que de ello le de el competente testimonio para acreditarlo según y como le convenga, además de la justificación de la avería para dicha Causa y su tasación, para entablar seguidamente la reclamación.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Norberto Varela, Don Andrés Ondiviela, y Don José Murcia, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1861

264.- BALANDRA “ZORRA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista Farinas

Arqueo: 84 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: Valencia – Limpias y Bilbao

Carga: Arroz y aguardiente

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1861

El 28 de enero de 1861 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra y Marina, Don Juan Bautista Farinas, capitán de la balandra mercante española nombrada “**Zorra**”, de porte de ochenta y cuatro toneladas y ocho hombres de tripulación, de la matrícula de Vinaroz, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día quince de Noviembre del año próximo pasado de mil ochocientos sesenta, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, salió el puerto de Valencia con parte de cargamento de arroz y Aguardiente y destino a la Villa de Limpias, en esta Ría, y al Puerto de Bilbao, habiendo completado la carga de los mismo artículos en el Puerto de Cullera, de la misma Provincia de Valencia:

Habiendo entrado en este Puerto a las dos de la tarde del día de ayer, sospechoso de que en tan larga navegación y durante los largos temporales que ha corrido, y habiéndose notado más o menos agua en el Buque, haya podido originarse alguna avería en el cargamento, hallándose en tiempo hábil, pues sólo van transcurridas veinte horas desde su entrada a esta presentación en la hora de las diez de la mañana, se apuntaba para caso necesario causar la conducente protesta, con el detenimiento y examen del cuaderno de bitácora, que hoy no le permite su inmediata subida a Limpias.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de apunte para la de protesta de mar, los vecinos de Santoña, Don Juan de Oroumendía, Don Norberto Varela, y Don Andrés Ondiviela.

265.- LANCHÓN “GUADALUPE”

Nacionalidad: Española

Patrón: Calixto de Urroz

Arqueo: 14 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Santander – Santoña y Limpias

Carga: General

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1861

El 11 de octubre de 1861, compareció en Santoña a las diez de la mañana ante el escribano d Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Calixto de Urroz, patrón del lanchón mercante español nombrado “**Guadalupe**”, de porte de catorce toneladas y cuatro hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las ocho de la mañana del día de ayer, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato Puerto de Santander con viento del Oeste bonancible, cargamento general y destino a esta Villa, a la orden de varios sujetos de comercio y el de Limpias y otros Pueblos; no habiéndoles ocurrido novedad hasta que al llegar a Cabo Quejo, siendo las Diez de la mañana les cargó un huracán Sueste que les obligó a desatracar a la costa y hacerse a la mar con las velas a dos fajas de Rizos:

Que a las doce viraron en vuelta de tierra también rizadas las velas, y a cosa de las siete de la tarde, estando frente a Quintres les cargó un fuerte chubasco del Oes Sudoeste con algo de agua, que les rifó el tallaviento, entrándoles dos golpes de mar y dejándoles sin gobierno:

Que en tal estado su primer objeto fue aliviar el agua del Buque, dando sin cesar a la Bomba y con baldes por la Santa Bárbara, lo cual les costó más de cuatro horas de incesante trabajo, aguantándose con el trinquete a tres Rizos y el Borriquete el resto de la noche sin otra novedad, hasta las cuatro de la mañana que han entrado en este Puerto.”

Fueron testigos de lo declarado por el patrón del lanchón, Don Luis Veci, Don Juan de San Román, y Don Antonio Echebarría, tripulantes de dicha embarcación; y actuaron como testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Pedro Quintanilla, Don José del Corro, y Don Andrés Ondiviela, vecinos de la Villa de Santoña.

266.- BERGANTÍN “TRES HERMANAS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Nemesio García Bahones

Arqueo: 176 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Santander – Bilbao

Carga: Azúcar, aguardiente, cacao y Campeche

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1861

A las doce de la mañana del día 10 de diciembre de 1861, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra, Don Nemesio García Bahones, capitán del bergantín mercante español nombrado “**Tres Hermanas**”, de porte de ciento setenta y seis toneladas y once hombres en todo de tripulación, de la matrícula de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las seis de la mañana del día veinte y tres de octubre último, sano el Buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con viento bonancible en el Puerto de La Habana, con cargamento de Azúcar, Aguardiente, Cacao, y Campeche, y destino a Bilbao y Santander, continuando sin novedad en rumbo de su destino, hasta las diez de la mañana del día veinte y cinco que notaron alguna agua de Bomba más de lo ordinario, de la cual se aliviaron, pero como no les fuese excesiva pudieron seguir su navegación bastante felizmente:

Que el día diez y seis de Noviembre siguiente, a consecuencia sin duda de grandes mares que habían hecho trabajar extraordinariamente al Buque, notaron bastante agua de Bomba; se aliviaron de ella incesantemente; pero como el agua continuase en aumento, y hasta más de Diez y ocho pulgadas por hora, les puso en bastante cuidado y comenzaron a observar con el detenimiento y constancia que les era posible, para ver si conseguían averiguar su origen y remediarlo:

Que en tal estado, habiendo salido un marinero a la descubierta a las cuatro de la tarde del día diez y ocho, reconoció rendido el mastelero del velacho por la cuña, al que se preparó una parejo con el ayudante por la cajera del virador y se tensó, continuando el agua de Bomba en los mismo términos:

Que prosiguiendo siempre cuidadosos y en observación, consiguieron por fin la noche del diez y nueve al veinte averiguar la procedencia de las aguas, las cuales venían por la parte de Babor de parte del forro, y vio un tope que se consiguió tapar

inmediatamente; pero como aún no cesase, siguiendo la investigación y serrando más el forro descubrieron otro tope inmediato, que así mismo se cortó, con lo cual se consiguieron cortar las aguas sin necesidad de dar a las Bombas más que cada dos horas:

Que sin otra contingencia digna de notar llegaron la tarde del día seis frente a Castro, en demanda del Práctico, el cual llegó a bordo; se aguantaron el resto del día en Bordas cortas para seguir a Bilbao, amaneciendo cielos y horizontes cerrados y viento duro del Oeste; y como no pudieron reconocer las señales de Barra se aguantaron el resto de la noche en Bordas, habiéndoseles rifado el Foque y trinquettilla, que inmediatamente se repusieron, amaneciendo el siete más bonancible, si bien las corrientes les arrastraban al E. como una milla al ponerse en calma, sin que en todo el día les fuese dable aproximarse a la Barra; y como a las siete les cargase los horizontes con mal cariz se hicieron en vuelta de fuera, aguantándose en Bordas la noche:

Que amaneció el ocho despejado y calma, si bien gruesas mares del Oeste, habiéndoles entrado algún viento al Su Este, a cosa de las cuatro de la tarde fueron con todo aparejo en demanda de la Barra; pero como después de pasada la noche bordeando en la Boca amaneció el día nueve, y se les hiciese señal de que no había entrada, reunida en Junta la tripulación y con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente con arreglo a Ordenanza, arribar a este Puerto de Santoña, por ser el mejor y más asequible para aguardar agua en la Barra (de Bilbao) y tiempo, maniobrando en consecuencia en su demanda:

Pero como ya próximos a su embocadura se quedase calma, con mar gruesa del Noroeste, hubieron que aguantarse, hasta que por fin, llegado el práctico a bordo y llamado el viento al Sur, a la hora de las nueve por consejo del mismo práctico arribaron al Puerto, dando fondo dentro de su Barra a las cinco de la tarde, y sido admitido a libre plática por la Junta de Sanidad a las diez de la mañana de hoy:"

Fueron testigos de los hechos relatados, Don Miguel de los Santos Rodríguez, Don Bernardo Ensudro, y Don Cipriano López Carrican, piloto y marineros de la embarcación; y como testigos del otorgamiento de la protesta los vecinos de Santoña, Don Juan Mateos, Don Norberto Varela, y Don Andrés Ondiviela.

267.- BERGANTÍN - GOLETA “ANDREA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Manuel Jaime

Arqueo: 85 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Valencia – Bilbao

Carga: Arroz

A. H. R. C. Legajo 5348 - 1861

A las cuatro de la tarde del día 10 de diciembre de 1861 compareció en Santoña ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Marina Don León Manzano, capitán del bergantín goleta “**Andrea**”, de porte de ochenta y cinco toneladas y nueve hombres de tripulación, de la matrícula de Huelva, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las ocho de la mañana del día seis de Noviembre último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con tiempo bonancible en el Puerto de Valencia, con cargamento de Arroz y destino a Bilbao, siguiendo sin novedad particular en rumbo de su destino, hasta las doce del día cuatro del actual que, hallándose a la altura del Cabo Villano, distancia como dos millas, a consecuencia de haber trabajado algo el Buque por las recias mares y varios contrastes, descubrieron alguna agua de Bomba más de la natural, la cual, no obstante, de se aliviar continuó en aumento hasta hacer doce pulgadas por hora:

Que continuaron sin dejar las Bombas de la mano, consiguiendo no pasase a más, si bien se mantuvo en el mismo estado por espacio de veinte y cuatro horas, después de las cuales, y más apaciguadas las mares fue disminuyendo, en tales términos que el día de antes de ayer sólo hacía dos pulgadas por hora:

Que en tal estado llegaron a la Abra de la Villa de Bilbao a las ocho de la misma mañana del día ocho; a las ocho de la noche fue el Práctico a bordo y así permanecieron hasta las tres de la tarde del día de ayer, nueve, que viendo no había

agua en la Barra y que la mar se hacía gruesa, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este Puerto de Santoña, como el de más fácil acceso para aguardar tiempo y marea; maniobraron en la demanda y pudieron entrar, dando fondo dentro de la Barra a las cinco de la tarde, y sido admitido a libre plática a las diez de la mañana del día de hoy, sin que se hubiese notado más aumento de agua:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Juan María Pérez, Vicente Martínez, y Manuel Pazos, Piloto y marineros de a bordo, mayores de edad, quienes, bajo de juramento prestado también voluntariamente, declararon ser cierto cuánto por dicho capitán queda relacionado, de que doy fe, lo cual les consta por propia ciencia por haberlo visto y presenciado como tales individuos de a bordo."

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Juan María Pérez, Don Norberto Varela, y Don Andrés Martínez, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1862

268.- BERGANTÍN - GOLETA "SAN GINÉS"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Vicente Lloret

Arqueo: 147 toneladas

Tripulación: diez marineros

Origen – Destino: Valencia – Limpias, Bilbao y San Sebastián

Carga: Arroz

A. H. R. C. Legajo 5349 - 1862

A las cuatro de la tarde del día 10 de enero de 1862, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de ella,

compareció Don Vicente Llovet, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado “**San Ginés**”, de porte de ciento cuarenta y siete toneladas y diez hombres de tripulación, de la matrícula de Cartagena, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las cuatro de la mañana del día veinte y cuatro de Noviembre último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Valencia con cargamento de Arroz y destino a Limpias, en la Ría de este de Santoña, Bilbao y San Sebastián, continuando sin novedad hasta el día Diez de Diciembre siguiente, que hallándose en el paralelo de Vigo le cargaron fuertes vientos y Mares de travesía que le obligaron a arribar al Puerto de Marín, previo acuerdo de la tripulación, con arreglo a Ordenanza:

Que allí permanecieron hasta el día catorce, en que volvió a darse a la vela con tiempo bonancible, pero como nuevamente se llamó el viento al N.E. duro, con mal cariz y gruesas mares, y se vio precisado a arribar a Aldaia, en el mismo estado ya del paralelo de la Isla de Sálvora, permaneciendo en él hasta el veinte y dos, en que se volvió a dar a la vela; y a consecuencia de más recios vientos y gruesas mares del E. N.E. se rifaron las velas mayor, trinquete y trinquetilla, corrieron a sotavento y felizmente pudieron arribar a Rivadeo el día veinte y nueve:

Salieron el día primero del actual en que había bonanza, teniendo otra vez la premura de arribar al mismo Puerto el día tres, permaneciendo hasta el siete, en que, por último, se dio a la vela y consiguió este Puerto de Santoña ayer, nueve, entre ocho y nueve de la noche:

Habiéndose visto precisado durante esta larga travesía y forzosas arribadas a picar las bombas con bastante frecuencia, por la más o menos agua que se entraba en el buque, según lo que les haría trabajar los varios contrastes y gruesas mares.”

Afirmaron la veracidad de lo relatado por el capitán del bergantín goleta, los marineros Vicente Téllez, Jaime Lloret, y Jaime Andreu; y fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Norberto Varela, Don Andrés Ondisela, y Don Nicolás de la Peña, vecinos de la Villa de Santoña.

269.- BERGANTÍN - GOLETA “GENEROSA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Pedro de Echebarría

Arqueo: 128 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: Tarragona – Bilbao

Carga: Aguardiente

A. H. R. C. Legajo 5349 - 1862

El 21 de enero de 1862 compareció ante el escribano público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de ella, Don Juan Pedro de Echebarría, capitán del bergantín goleta español nombrado “**Genoveva**” de porte de ciento veinte y ocho toneladas y ocho hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las seis de la mañana del día diez y siete de Diciembre último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Tarragona con cargamento de Aguardiente y destino a Bilbao; y habiéndole ocurrido varios acontecimientos que le obligaron a entrar de arribada en el de San Sebastián, causó allí la correspondiente protesta en fecha catorce del actual y testigos ante el escribano de marina, Don Joaquín Elósegui, cuya copia primera de él me exhibe, ratificándose en todo su contenido y dándola caso necesario por reproducida:

Dijo, así bien, que el día diez y siete del actual y hora de las siete de la mañana, volvió a dar a la vela en dicho Puerto de San Sebastián con dirección al de su destino, el de Limpias, les fue dado tomar por la mucha mar, vientos contrarios, y falta de agua en la Barra de Bilbao, en cuya virtud, y considerando peligroso el estado de la mar, habiendo puesto en Junta a su tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron arribar a este Puerto de Santoña, como el más propio y de más seguridad; y habiendo maniobrado en su demanda le obtuvieron, dando fondo dentro del Puerto a las diez de la mañana del día de hoy, sin haberse ocurrido otro acontecimiento notable que el de la forzosa arribada.”

Presentó por testigos de lo ocurrido a Manuel González, Manuel de Udondo, y Fernando Obieta, piloto y marineros del bergantín goleta; fueron testigos del

otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Julián Pellón, Don Norberto Varela, y Don Andrés Ondivela, vecinos de la Villa de Santoña.

270.- QUECHEMARÍN: “JOVEN ANTONINO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro Urezberrieta

Arqueo: 27 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen - Destino: Santander - San Sebastián

Carga: General

A. H. R. C. Legajo 5349 - 1862

A las diez de la mañana del día 17 de febrero de 1862, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de ella, compareció Don Pedro Urezberrieta, capitán del quechemarín mercante español nombrado “**Joven Antonino**”, de porte de veintisiete toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de San Sebastián, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las tres de la tarde del día quince del actual, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato Puerto de Santander, con viento Sur bonancible, con cargamento general y destino a San Sebastián, manteniendo con el mismo viento y calma hasta la altura del Cabo de Quejo, el cual no les fue dable remontar hasta la una de la mañana de ayer, por haberse llamado el viento al Sueste fresco que le obligó a tomar dos fajas de rizos a las mayores y aferrar el Foque, haciéndose a la mar con proa al Nordeste, mar calma; a las siete de la mañana se llamó al E. Sudeste fresco, tomaron otro rizo a las velas y rumbo en vuelta del Oeste.

Que como estos contrastes y maniobra le hiciesen trabajar bastante al Buque, se descubrió alguna agua más de la ordinaria, la cual se le aliviaba incesantemente; y a causa de no poder dar vuelta al puerto de su destino, con peligro de mantenerse en la mar, reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este de Santoña, como el de más fácil acceso, y maniobrando en su demanda consiguieron el obtenerle a las tres de la tarde del día de ayer, diez y seis.”

Declararon afirmando la verdad del testimonio del capitán, José Lersundi, Francisco Dar e Ignacio Cendoya, tripulantes del quechemarín; fueron testigos del otorgamiento de la escritura Don Norberto Varela, Don Andrés Ondisela, y Don Nicolás de la Peña, vecinos de la Villa de Santoña.

271.- LUGRE “LUIS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Riveira

Arqueo: 63 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen - Destino: Limpias - Cádiz

Carga: Trigo

A. H. R. C. Legajo 5349 - 1862

A las dos de la tarde del día 30 de octubre de 1862, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de dicha Villa, Don José Riveira, capitán del lugre mercante español nombrado “**Luis**”, de porte de sesenta y tres toneladas y seis hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual declaró lo siguiente:

“Que habiendo tomado carga de trigo en la inmediata Villa de Limpias con destino a Cádiz, se dio a la vela en la misma Ría para bajar a este Puerto a las dos de la tarde del día domingo veinte y seis del actual, bajo la dirección del práctico de la misma Ría y vecino de Limpias Don Antonio González.

Y habiendo continuado sin la menor novedad reparable bajando la Ría en lo más ancho de ella, sin causa conocida ni otro motivo reconocido que el de la mala dirección, le embarrancó antes de empezar a bajar la marea, dejándole imposibilitado de ir para atrás ni para adelante; habiendo además abandonado el Buque en tal estado; pero así bien, volvió en la misma tarde con objeto de ver si salía con la marea; no habiéndose conseguido volvió a retirarse sin que desde entonces le haya visto ninguno a bordo a dictar la menor disposición ni prevenir al relacionante lo que deba ejecutar, en término que hasta ignora si será o no peligroso continuar en tal estado, sin alijar el buque de carga hasta las nuevas mareas; y si llegadas estas podrá o no ponerse en flote sin verificar el alijo.

Respecto a todo lo cual consideraba causar la conducente protesta para preaver los perjuicios hasta aquí causados, y que pudieran originarse en lo sucesivo.”

Presentó por testigos de todo lo sucedido a Don Fernando Porta, Don Rafael Santa Olalla y Francisco Bahamonde, tripulantes de a bordo; actuaron como testigos de la escritura de protesta de mar, Don Nicolás José de Elguero y Don Julián Pellón, vecinos de la Villa de Santoña.

272.- BERGANTÍN - GOLETA “ANDREA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel María Jaime

Arqueo: 85 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Bilbao - Cádiz

Carga: Trigo y harina

A. H. R. C. Legajo 5349 - 1862

A las cuatro de la tarde del día 22 de diciembre de 1862, compareció ante el escribano de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de la Villa de

Santoña, Don Manuel María Jaime, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado “**Andrea**”, de la matrícula de Huelva, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las once de la mañana del día diez y ocho del actual, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato Puerto de Bilbao, con viento Sueste fresco, cargamento de trigo y harina, y destino a Cádiz; continuando sin novedad particular hasta las ocho de la noche del mismo día, que hallándose a la vista de Machichaco varió repentinamente el viento, y les cargó un recio chubasco del Nordeste que les llevó el velacho; y con bastante trabajo pudieron envergar otro, pasando la noche llenos de zozobra, pues se hallaban encerrados en tierra, a la vista de las Farolas de Machichaco, La Galea y Castro:

Que amaneció el diez y nueve a la vista de tierra conocida, pero, como lejos de haber cesado el temporal se hiciese cada vez más fuerte, con malos y sospechosos cariz, reunida en junta la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron unánimemente ver si les era dable obtener este Puerto de Santoña, que era el de más fácil acceso y refugio en la Costa, para precaver algún desgraciado acontecimiento; y maniobraron en su demanda; pero como el viento Oeste y recios chubascos no cesasen, una de las ráfagas del monte de este Puerto se llevó el foque, haciéndoles envergar el segundo:

Que a las dos de la tarde arribó el Práctico, y bajo su dirección consiguieron por fin dar fondo dentro de su Barra, pero no en el mejor fondeadero, por no permitirlo la fuerza del viento, anocheciendo en los mismos términos:

Que el veinte volvió el Práctico a bordo con objeto de mejorar el fondeadero; pero haciéndose imposible por la fuerza del temporal se marchó la Lancha, quedando el Práctico, pasando el día en tal estado; y a las diez de la noche mandó el práctico botar la Lancha al mar para, en caso de faltar alguna cadena, no desamparar, pues el temporal se hacía irresistible; amaneciendo el veinte y uno con los mismos recios chubascos:

Que a la una de la tarde mandó el Práctico levar anclas, y, por fin, consiguieron mejorar el fondeadero dentro completamente del puerto, quedando la ancla Norte con treinta brazas de cadena, y lo mismo la del Sur; mas, apenas ejecutadas estas maniobras, sin dar lugar a aferrar el aparejo cargó un nuevo y más furioso temporal que hizo garrerar el Buque a la Playa, se tendió inmediatamente una Espía para ver de sacarle del peligro, pero aún el viento era huracanado y el agua bajase a torrentes, se hicieron inútiles todos los esfuerzos y quedó varado:

Que en tan crítico estado, siendo ya las nueve de la noche pasó a la tierra con el Práctico a pedir auxilios, los cuales le fueron dados inmediatamente por el Excmo. Señor Gobernador Militar, Ayudantía de Marina, y demás autoridades; se desfondaron cuatro pipas de aguada que había sobre cubierta, se pusieron puntales al buque a la parte de Esterior, bien que infructuosamente, pues se hicieron pedazos al momento; se trajo una ancla y un anclote, y se puso al costado una Lancha de quinientos quintales con veinte hombres, para en caso que el Buque rindiese aguas, transbordar el cargamento; pero felizmente, como el varamiento fuese sobre fango no hubo ninguna desgracia; y ya a las tres de la mañana de hoy veinte y dos flotó el Buque sin novedad; y aunque no habían cesado los chubascos, se consiguió colocarle en fondeadero seguro.”

Declararon sobre la veracidad del relato del capitán, Don Gaspar Lanuza, Don Antonio Quintero, y Don Manuel González, piloto y marineros del bergantín goleta; y actuaron como testigos de la escritura de protesta de mar, Don Manuel Caballero y Don Andrés Ondivela, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1863

273.- FRAGATA “ADELA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Elías Egurrola

Arqueo: 419 toneladas

Tripulación: 16 marineros

Origen – Destino: Guayaquil – Bilbao

Carga: Cacao

A. H. R. C. Legajo 5350 - 1863

A las diez de la mañana del día 25 de enero de 1863, compareció en Santoña ante Hilarión Contreras, Notario público por Su Majestad, del Colegio de Burgos, Escribano del Número y Juzgados de Guerra y Marina de ella, Don Elías Egurrola Zaracundegui, capitán de la fragata mercante nombrada “**Adela**”, de porte de 419 toneladas y 16 hombres de tripulación, y bajo de juramento prestado voluntariamente con arreglo a derecho, manifestó lo siguiente:

“Que procedente de Guayaquil con cargamento de Cacao y destino a Bilbao, arribó a La Coruña el día once de Noviembre del año próximo pasado de mil ochocientos sesenta y dos, y allí causó la competente protesta de los graves acontecimientos ocurridos en la navegación, con instrucción del debido expediente justificante de las averías ocurridas por consecuencia de ellas:

Que habilitado nuevamente el buque con los reparos preceptuados por los peritos inteligentes, sano de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se volvió a dar a la vela para su destino de Bilbao el día quince del actual y ocho horas de su mañana, continuando sin novedad digna de notarse en rumbo de su destino, hasta el día diez y nueve y hora de las dos de la tarde, que bajo de la dirección del práctico tomado el día anterior, se dirigieron en demanda de la barra de Bilbao, donde había bandera de no haber entrada:

Esto les puso en bastante compromiso encontrándose ya dentro de puntas, con viento algo duro por la popa, por lo que no les era fácil desembocar; mas calmándose algún tanto, consiguieron por fin a las cinco y media salir en bordas; anochecieron de mal cariz y pasando la noche cerrada en aguas:

Que amaneció el viento de mejor aspecto; a las ocho largaron todo el aparejo, pero como una Galerna del Noroeste a las once y media les obligase a tomar rizos a las menores, aferrando foques y mayor redonda; así se vieron precisados a continuar el resto del día con mares bastantes gruesas:

Que el veinte y uno amaneció de mejor aspecto, con el mismo viento algo fresco; y como continuase arreciando, a las tres de la tarde hubieron de tomar dos fajas de rizos a las gavias, quedando con solo ellas, la trinqueta y trinquetillas, en bordo del primer cuadrante; a las cuatro y media viraron en bordo del tercero con mayores mares, anocheciendo de muy mal cariz:

A las ocho viraron en bordo del primer cuadrante, amurando la redonda y foque y esforzando el buque a fin de mantenerse el paralelo; a las diez quedó casi en calma, cerrado en aguas menudas, entrando a las once una ventolina del Noroeste con mucha mar, virando en bordo del viento, hasta las cuatro de la mañana del veintidós

que volvieron a quedar en calma con una mar tan horrorosa que arrastraba al buque para tierra:

Tanto que al amanecer se hallaban a medio cable de la Punta de Cabo Villano, viéndose en tan inminente peligro que les obligó a preparar barcas, botes, y las dos anclas, a fin de salvar vidas, mediante su cortísima proximidad a las peñas, mas tan excesivamente gruesa y calma, de cuyo inminente peligro sólo les podía salvar un milagro de la Divina Providencia, como así se lo pedían todos fervorosamente, lo cual se verificó viendo venir una rafaguita de terral de la playa de Baquio, y con auxilio de ella y de la resaca de la orilla pudieron montar el Cabo de Machichaco, y habiendo continuado el mismo viento salieron del inminente peligro en que habían estado, pasando el resto del día y la noche sin otra novedad particular:

A las siete y media se entabló una ventolina que permitía gobernar, con la cual consiguieron corregir el fondeadero sobre el Fraile; a la misma hora llegaron las lanchas, y habiendo levado anclas y puestas a remolques se trató de tomar el puerto, cuya maniobra duró hasta las doce y media de la noche, en que se demostró la imposibilidad de hacer el remolque por la mucha calma:

Que amaneció el veinte y tres más bonancible, si bien la mar bastante alterada; y como por esta razón era imposible tomar la barra, reunida en junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, y oído el dictamen del práctico, deliberaron arribar a este Puerto de Santoña, que era el de más fácil acceso y más propio para aguardar tiempo y mareas, maniobrando por consecuencia en su dirección y llegando a las cuatro de la tarde frente al Fraile, pero sin poder tomar su fondeadero por la mucha mar que les entró en el acto, haciéndoles sotaventear; se determinó mandar inmediatamente el bote en busca de práctico y lanchas de auxilio, a fin de asegurar el buque en el fondeadero:

A las siete de la noche vino el práctico con el mismo bote, manifestando que estaban preparando cuatro Lanchas esquifadas para poder asegurar el buque dentro de puerto:

Y en tal estado, siendo ya las cinco de la mañana de ayer veinte y cuatro, se dispuso volver a dar fondo y que marchasen tres de las cuatro lanchas hasta la nueva marea, quedando la otra por lo que pudiera ocurrir:

Que a la una de la tarde del mismo día de ayer, veinticuatro, se entabló algo de viento del primer cuadrante, aunque más sumamente inquieto, y llegadas las lanchas levaron y a remolque consiguieron, por último, dar fondo dentro de este puerto, de tres y media a cuatro de la tarde, donde continúan sin otra novedad particular:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Don Francisco Zuluaga, Don Agustín Haya Fernández y Don Francisco Mauri Guerin, piloto y tripulantes de a bordo, mayores de edad; quienes bajo juramento también prestado voluntariamente, con arreglo a derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado y por mí les ha sido leído; lo cual les consta de propia ciencia por haberlo visto y presenciado como tales individuos de a bordo:

Y con objeto, por parte de dicho Capitán, de prevenir las averías y perjuicios que en virtud de estos acontecimientos y forzosa arribada puedan haberse seguido o se sigan en cualquiera concepto al buque, cargamento y tripulación, Otorga:

Que ratificando la protesta causada en La Coruña el día once de Noviembre último la causa de nuevo contra el mar; viento y cuanto haya lugar, a fin de que no se entiendan por de su cuenta, cargo ni riesgo, y sí las de los propietarios, cargadores, aseguradores, a quienes compete según leyes y Código de Comercio, que en su favor implora.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Julián Pellón Lopez y Don Norberto Varela Somoza.

274.- QUECHEMARÍN “SAN PABLO”

Nacionalidad: Española

Capitán: José Sarría Achútegui

Origen – Destino: Santander – Santoña

Carga: Tabaco, pólvora, papel

A. H. R. C. Legajo 5350 - 1863

El día 5 de junio de 1863, compareció en Santoña ante el Notario Público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra y Marina de ella, Don José Sarría Achútegui, vecino del pueblo de Gorliz, casado, de cuarenta y cuatro años de edad, capitán del quechemarín mercante español nombrado “**San Pablo**”, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a cosa de las tres de la tarde del día de ayer entró en este puerto procedente del de Santander, con veinte y tres cajas y un barril de tabacos, cuatro cajas de pólvora, más un bulto de papel y una Caja de Cedro, para entregar en esta Villa a Don Diego García Robes, o sea, al Administrador de efectos estancados, quien debería pagarle el flete de seis y medio reales cada caja, según conocimiento y carta orden del cargador Don Indalecio Aguirre, fecha en el mismo Santander, a tres del actual:

Que a eso de las cuatro de la misma la tarde se avistó con el servidor Don Diego García Robes, haciéndole entrega del conocimiento y carta orden, el cual le manifestó que bajo ningún concepto recibía otra cosa que lo perteneciente a esta Administración, y esto poniéndolo en Almacenes, pues lo que en la carta se le decía que recibiese para entregar al Administrador de Laredo tampoco lo recibiría, aunque se quisiese poner en Almacenes:

Que en tal estado, el relacionante hasta se tomó la molestia de pasar a Laredo, con cuyo administrador de Rentas también estuvo, para que juntos ambos administradores se hiciesen cargo de los efectos, quien también se negó a hacerlo, expresando que el contratista tenía obligación de ponerlos en aquellos Almacenes:

Que el relacionante no solo ignora lo que sea para Laredo y para Santoña, sino que hasta le es imposible hacer la entrega a ninguna otra persona que la expresada en el conocimiento, mientras no se le diese órdenes por el cargador, para lo cual, y que sean menores los gastos y perjuicios que se le siguen, va a ponerlo en su conocimiento por comunicación Telegráfica; pero como quiera que ya haya perdido el día de hoy, en que ha podido hacerse a la mar, que ignora los que aún podrían detenerle este residente, así como los demás acontecimientos vistos e imprevisibles, que cualquiera eventualidad que pudiera ocasionar al cargamento en la vía o forma que más haya lugar en derecho, Otorga:

Que protesta, una, dos, y tres veces, y las demás en derecho necesarias, que todas las estadías, gastos y perjuicios que la falta de recibo de expresados efectos ocasionen, o las eventualidades que ocurran por esta causa en los mismos efectos, se entiendan por de cuenta, cargo y riesgo del cargador.”

Fueron testigos del otorgamiento de la protesta de mar, Don Simón de Ajo Riva y Don Isidoro Álvarez Fernández, vecinos de la Villa de Santoña.

275.- GOLETA “MARÍA VILA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Martín Antonio Onaindi Echegaray

Arqueo: 129 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Christiansund (Noruega) – Bilbao

Carga: Bacalao

A. H. R. C. Legajo 5350 - 1863

A las nueve de la mañana del día 2 de noviembre de 1863, compareció en Santoña ante el escribano de Su Majestad, Notario de número y Juzgado de Guerra y Marina de ella, del Colegio de Burgos, Don Martín Antonio Onaindi Echegaray, vecino de Plencia, soltero, de treinta y tres años de edad, capitán de la goleta mercante española “**María Vila**”, de la matrícula de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

“Que sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela a las once de la mañana del día siete de octubre último en el Puerto de Christiansund, con viento terral flojo, cargamento de bacalao y destino a Bilbao; continuando sin alteración en rumbo de su destino, hasta las once del mismo que amaneció lloviendo, con viento fuerte del Sueste y mar tan sumamente gruesa que frecuentemente sumergía el Buque, viéndose precisado a dar a las Bombas incesantemente, continuando hasta el doce a las tres de la tarde que aún se hizo más irresistible el temporal, pues les arrancó la bigota de la Mura, aumentando el agua de Bomba, en términos de no poder dejar de la mano por lo mucho que trabajaba el Buque:

A las diez de la noche les rifó el trinquete, y al amanecer del trece hallaron abiertos los trascaniles y las conchas de los Palos, con falta de parte de la obra muerta, en fuerza de los tremendos golpes de mar, sin que cesase tan crítico estado hasta el amanecer del catorce, que abonanzó un tanto:

Que con alteraciones varias pero no de consideración, continuaron en Rumbo, y ya el viento y traza bonancible del mar les permitió ver seca la cubierta y embrear todas las costuras faltas de Brea, observando Latitud 53º y 41' Norte, con en todo disminución del agua de Bomba:

Que sin otro acontecimiento notable llegó el anochecer del día treinta a vista de tierra conocida, marcando la luz de la Farola de Santander al Sudoeste del compás, distancia próxima de diez y seis millas; a las diez de la misma noche se atravesaron para tomar este Puerto de Santoña por haberse cerrado en aguas, con viento recio, y correr hasta el día treinta y uno en iguales términos:

Visto de mediodía el monte de este Puerto, no considerando prudente continuar en la mar hasta que hubiese agua en la Barra de Bilbao, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este Puerto en espera de marea, maniobraron en su demanda, y a las cinco de la tarde recibieron el Práctico, bajo cuya dirección dieron fondo dentro de aquel a las seis y media, en cuyo acto les faltó la cadena manteniendo la Ancla con tres grilletes y fondeando por último con la otra, desde cuyo acto se observó ser aún menor el agua de Bomba, lo cual demuestra ser producida por lo mucho que había trabajado el Buque; y, por último, que a las once de la mañana del día de ayer fueron visitados por la Junta de Sanidad y admitidos a libre plática.”

Declararon sobre la veracidad del relato del capitán, Don Justo Onaindi Ibarra, Don Juan Yáñez, y Don Antonio Martínez Rodríguez, piloto y marineros del buque; y fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Julián Pellón López y Don Crescencio Fernández Vázquez, vecinos de la Villa de Santoña.

276.- BERGANTÍN “DESIRODE HENRIGT”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Mr. Holtekfer

Arqueo: 182 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: Nordanling – Bilbao

Carga: Madera

A. H. R. C. Legajo 5350 - 1863

A las 10 de la mañana del día 7 de noviembre de 1863, compareció ante el Notario público de Su Majestad, del Colegio de Burgos, escribano del número y Juzgados de Guerra y Marina, asistido del intérprete Don Venancio Albo, Mr. Holtekfer, mayor de edad, capitán del bergantín mercante noruego “**Desirode Henríg**”, de ciento ochenta toneladas y dos toneladas y ocho hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Nordanling, siendo el día seis de Agosto y destino a Bilbao, y como en la navegación hubiera sufrido tan recios y fuertes temporales, que hasta se vieron precisados a arrojar el agua el día doce del mes de octubre último una tercera parte del cargamento de sobre cubierta, según resulta anotado en el libro de bitácora firmado por los Pilotos y marineros:

Habiendo arribado a este Puerto de Santoña, sido visitados de Sanidad, y advertidos a libre plática entre dos y tres de la tarde de ayer, haciéndose en tiempo hábil ante el señor Notario a causar la presente apuntación para hacer la protesta, que se reserva formalizar ante el Señor Cónsul de su Nación en Bilbao, pidiéndome que para autentificarlo le expida el competente testimonio.”

Fueron testigos del otorgamiento del apunte para protesta de mar, Don Clemente Fernández Vázquez y Don Manuel del Campo Blanco, vecinos de la Villa de Santoña.

277.- LANCHÓN “INDUSTRIA”

Nacionalidad: Española

Patrón: Felipe de la Sierra

Arqueo: 10 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Santander – Santoña y Laredo Carga: General, tabaco y pólvora

A. H. R. C. Legajo 5350 - 1863

El 10 de noviembre de 1863, compareció ante el Notario de Su Majestad, escribano del número y Juzgados de Guerra y Marina de Santoña, Don Felipe de la Sierra, vecino y matriculado en Castro Urdiales, el cual manifestó lo siguiente:

“Que siendo Patrón del Lanchón mercante español nombrado “Industria”, de diez toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao; y hallándose el Buque sano de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato Puerto de Santander en la mañana del día siete del actual, con cargamento general, tabaco y Pólvora y destino a Ca...., con escala en este Puerto de Santoña y Laredo; y habiendo llegado a este Puerto de Santoña a la tarde del mismo día, sin tiempo ya para proveer la descarga, fondeó en el punto de costumbre sin novedad particular:

Que al día siguiente, Domingo, a cuyo tiempo les entró tan recio y fuerte temporal de mar, agua y viento, y con chubascos tan incasantes que además de no permitir la descarga, y no obstante el encerado que el que se hallaba cubierto, el agua que entraba por proa y popa y las grandes escampadas de costado que enviaba la embarcación, teme haya perjudicado algún tanto el cargamento.”

Después de formalizar la debida protesta de mar, presentó por testigos de lo sucedido a Saturnino Gabes Correa y Don Francisco San Juan Prado, marineros de dicha embarcación.

278.- VAPOR “CID”

Nacionalidad: Española

Capitán: Antonio de Menchaca

Arqueo: 205 toneladas

Tripulación: 18 marineros

Origen – Destino: Londres – Bilbao, Santander y San Sebastián

Carga: General

A. H. R. C. Legajo 5350 - 1863

A las tres y media de la tarde del día 11 de noviembre de 1863, compareció en Santoña ante el notario público de Su Majestad y escribano del Juzgado de Guerra y Marina, D. Antonio Menchaca, casado, de treinta y un años de edad, y vecino de Bilbao, capitán del vapor mercante español nombrado “**Cid**”, de porte de 205 toneladas y dieciocho hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las ocho de la mañana del día seis del actual, sano el Buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el puerto de Londres, con cargamento general y destino a Bilbao, Santander y San Sebastián, continuando sin novedad particular en rumbo de su destino, hasta las seis de la mañana del día siguiente, siete, que les cargaron vientos huracanados del Cuarto Cuadrante, con tan gruesas mares que hacían trabajar extraordinariamente al buque; y con tal motivo se descubrió que las Bombas no sólo hacían más agua que la regular, sino que les obligó a estarlas picando incesantemente:

Que con poquíssima variación de este estado llegó el día de hoy, y como lejos de presentar aspecto de bonanza fueran peores los cariz, y considerando peligroso el aproximarse a la embocadura de Bilbao y estado de la Barra que suponía inabordable, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron arribar a este Puerto de Santoña, como el más próximo y de más fácil acceso; y habiendo maniobrado en su demanda le obtuvieron a las doce del día de hoy, y visto por Sanidad fueron admitidos a libre plática:

Comparecía dentro de tiempo hábil a causar el presente Instrumento de protesta, no obstante de que el agua de Bomba había disminuido a su estado natural así que arribaron dentro de Puerto, lo cual demuestra que el aumento fue motivado por lo mucho que la gruesas mares hacían trabajar al Buque”.

Declararon sobre la veracidad del relato del capitán, Don Juan Felipe Olaguibel, Don Juan Bautista Abaigoitia, y Don Tomás Ibinarriaga, piloto, agregado y marinero de la tripulación; y fueron testigos del otorgamiento de la escritura de la protesta de mar, Don Clemente Fernández Vázquez y Don Andrés Ondiviela Cabezas, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1864

279.- BERGANTÍN - GOLETA “PETRA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Raimundo de Uraibay y Aresti

Arqueo: 94 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: Valencia – Bilbao

Carga: Arroz, aguardiente y efectos varios

A. H. R. C. Legajo 5351 - 1863

A las diez de la mañana del día 15 de enero de 1864, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, Notario público por Su Majestad, del Colegio de Burgos, escribano del Juzgado de Guerra y Marina, Don Raimundo Uraibay y Aresti, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado “**Petra**”, de porte de noventa y cuatro toneladas y ocho hombres de tripulación, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las seis de la mañana del día veinte y tres de Diciembre último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Valencia con cargamento de Arroz, Aguardiente y otros efectos, y destino al de Bilbao; siguiendo sin novedad digna de notarse en rumbo de su destino, hasta las cuatro de la mañana del día nueve del actual, hallándose en latitud 42° 49' y Longitud 3° 35' Oeste del meridiano de Cádiz, les cargó un furioso temporal del tercer cuadrante, que, no obstante haberle corrido todo aparejo, hizo trabajar extraordinariamente el Buque, pues duró hasta la singladura del día, que abonanzó algún tanto, habiendo descubierto agua de bomba más de la regular, de la cual ha sido aliviado el Buque incesantemente:

Continuando después sin otra novedad hasta el día catorce, que reconocida la falta de agua en la Ría de Bilbao, y reunida en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza deliberaron arribar en espera de ellas a este puerto; y maniobrando en su demanda le obtuvieron y dieron fondo dentro de él a las cuatro de la tarde del mismo día de ayer, catorce, donde fueron visitados y admitidos a libre plática;; habiéndose advertido la disminución del agua de Bomba desde el momento que dieron fondo dentro de Puerto, lo cual acredita era producida de lo mucho que había trabajado el Buque en el temporal sufrido.”

En justificación de la certeza del relato del capitán, presento éste por testigos a Don Manuel Gaminde Anzuategui, de treinta y ocho años; José Elisegui Argote, de veinte y siete; y Jacobo Calbete, de cuarenta y cuatro, piloto y marineros de a bordo; fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Clemente Fernández Vázquez y Don Andrés Ondiviela Cabeza, vecinos de la Villa de Santoña.

280.- LANCHAS “GUADALUPE”

Nacionalidad: Española

Patrón: Don Calixto Urroz San Martín

Arqueo: 14 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Santander – Santoña

Carga: General

A. H. R. C. Legajo 5351 - 1864

A las tres de la tarde del día 7 de marzo de 1864, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, Notario de Su Majestad, del Colegio de Burgos, y escribano del número y Juzgado de Guerra y Marina, Don Calixto Urroz San Martín, vecino de Limpias, de treinta y seis años de edad, casado, patrón del lanchón mercante español nombrado “**Guadalupe**”, de porte de catorce toneladas y cinco hombres de tripulación, de la matrícula de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las nueve de la mañana del día cinco del actual, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el inmediato puerto de Santander con cargamento general y destino a este de Santoña, habiendo llegado sin novedad particular al fondeadero del Fraile a las siete de la noche, sin haber podido entrar dentro de puerto por la fuerza del viento Sur y bajar la marea:

Que allí permaneció hasta las seis de la mañana de ayer, seis, en que pudo conseguir tomar el puerto y dar fondo frente a la Caseta de Carabineros a cosa de las ocho, pero sin que la fuerza del mismo viento les permitiese atracar para descargar, ni se le hubiese dado permiso por ser domingo:

Que dado fondo con los dos anclotes, el uno con cadena y el otro con calabrote, fue aumentando en tales términos la fuerza del viento que, a eso de las dos de la tarde le faltaron ambos anclotes por haberse roto la cadena y el calabrote, y puesta la Bandera de auxilio se lo prestó una polaca Goleta Asturiana la cual le facilitó una Ancla y dos cables, con lo que se aseguraron, y así pasaron la noche; pero como la Lancha hubiese sufrido infinitas marejadas, causándole alguna de ellas sin perjuicio de los trabajos empleados toda la noche para impedirles anegarse, teniendo que, esto no obstante, haya sufrido alguna avería parte del cargamento, se presentaba a causar la presente protesta, mediante que ya en el día de hoy han conseguido subir Lancha hasta el muelle viejo donde se halla salva y pronta para la descarga.”

Fueron testigos para declarar sobre la certeza del relato del capitán, Luis Veci, Ambrosio Echebarría y Manuel Hierro, tripulantes del mismo buque; y testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don José Madera de la Cruz y Cayetano Aldeu Martínez, el primero vecino de Santoña y el segundo de Limpias.

281.- BERGANTÍN GOLETA “JEREMÍAS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Martí López

Arqueo: 114 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: La Habana – Bilbao

Carga: Azúcar y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 5351 - 1864

A las nueve de la mañana del día 11 de Junio de 1864, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, Notario de Su Majestad, del Colegio de Burgos, escribano público del número y Juzgado de Guerra y Marina de dicha Villa, Don Manuel Martí López, vecino de Villajoyosa, de cuarenta y tres años de edad, capitán del bergantín goleta nominada “**Jeremías**”, de la matrícula de Cartagena y nueve hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las seis y media de la mañana del día treinta de Abril último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de la Habana con cargamento de Azúcar y otros efectos, y destino a Bilbao, siguiendo sin novedad digna de notarse, hasta las doce de la noche del día Diez y nueve de Abril, que hallándose en latitud 39° 59' y Longitud 42° 25' del meridiano de Cádiz, les cargó un recio temporal del Oes Sudoeste que les obligó a tomar rizos al velacho y trinquete, corriendo del primero al segundo cuadrante; no obstante lo cual, y por consecuencia de lo mucho que trabajaba el Buque, se descubrió más agua de Bomba que la ordinaria y regular, de lo cual le aliviaron incesantemente; continuando en el propio estado hasta el veinte y dos, que aplacado el temporal cedió también el aumento de agua de Bomba:

Que el día veinte y siete, encontrándose en latitud 43° 48' longitud 25° 34' Oeste, les cargó otro aún más furioso temporal del primero y segundo cuadrante, el cual, no obstante de haberse puesto a la capa rigurosa, hacía trabajar extraordinariamente al Buque, por los repetidos golpes que recibía, volviéndose a notar el aumento de agua

de Bomba, de que también le aliviaron sin descanso y sin que disminuyese, hasta la hora de las doce del día primero del actual, que aplacado el temporal quedó el agua de Bomba en su estado normal, pues su aumento no era debido a otra causa que a los repetidos golpes y lo mucho que trabajaba:

Que sin más contratiempo avistaron el Faro de Estacas la noche del día ocho, y en la mañana de ayer, ocho, se encontraban a la vista del Cabo de Quejo, distancia como tres millas; y considerando no habría entrada por falta de aguas en la Ría de Bilbao, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este Puerto en espera de ellas, como el mejor y de más fácil acceso; y habiendo maniobrado en su demanda le obtuvieron a las cuatro de la misma tarde auxiliados de Lancha y Práctico, habiendo sido seguidamente visitados de Sanidad y admitidos a libre plática.”

En justificación de la veracidad de declarado por el capitán declararon, Don Juan Bautista Larraga, Bartolomé Galíndez Ortúñoz y Don Manuel Galiana Gómez, piloto y marineros del expresado buque; fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Clemente Fernández Vargas y Don Andrés Ondivela Cabeza, vecinos de la Villa de Santoña.

282.- POLACRA - GOLETA “ESPERANZA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Esquerdo y Lloret

Origen – Destino: Valencia – Bilbao

A. H. R. C. Legajo 5351 - 1864

A la once de la mañana del día 17 de noviembre de 1864, compareció ante el Notario público de Su Majestad, del Colegio de Burgos, escribano del número y Juzgado de Guerra y Marina de Santoña, Don José Esquerdo y Lloret, casado, mayor de cuarenta años, vecino de Villajoyosa, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día veinte y cuatro de setiembre del presente año se dio a la vela en el buque de su mando en el puerto de Valencia, con destino al de Bilbao; no obstante haber salido bien acondicionado y pertrechado, hubo de sufrir varios acontecimientos durante la navegación hasta el día de ayer y hora de las cuatro de su tarde, que auxiliado de lancha, práctico y más gente de mar, a fin de espiar el buque y entrarle con la presteza posible por temor de nuevos temporales, y después de haber estado fondeado la tarde y noche sin haber podido tomarle por la fuerza del temporal, consiguieron por fin en dicha hora de las cuatro de la tarde del día de ayer.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Norberto Varela y Somoza, y Don Andrés Ondiviela Cabeza, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1866

283.- VAPOR “BILBAO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro Monasterio e Iradi

Arqueo: 272 toneladas

Tripulación: 21 marineros

Origen – Destino: Londres – San Sebastián y Bilbao

Carga: General

A. H. R. C. Legajo 5353 - 1866

A las diez de la mañana del día 10 de enero de 1866, compareció en Santoña ante el Notario público de Su Majestad, escribano del número y Juzgado de Guerra y Marina de dicha Villa, Don Pedro Monasterio e Iradi, vecino de Bermeo, estado viudo, de cuarenta y un años de edad, capitán del vapor

mercante español nombrado “**Bilbao**”, de la matrícula de Bilbao, de porte de doscientas setenta y dos toneladas y veintiún marineros, el cual manifestó lo siguiente:

“Que la noche del día primero del actual, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, salió de Londres con cargamento general y destino a San Sebastián y Bilbao, y a las nueve de la mañana del día dicho, ocho, entró en dicho San Sebastián, causó la conducente protesta respecto a los acontecimientos de la navegación, descargó lo que para allí conducía, y se volvió a dar a la vela (¿sería un barco mixto de vapor y vela?) a las cuatro de la tarde del mismo día:

Que al amanecer de ayer, nueve, se hallaba al pie de la Barra de Bilbao, esperando señales del Práctico mayor para saber si había entrada, las cuales fueron siempre negativas, por la mucha mar y el bastante calado del Buque:

Que pasada la hora de la Pleamar y confirmándose la negativa de entrada por el práctico mayor, como el mar se pusiese cada vez peor, más tosco, y el horizonte de peor cariz, considerando peligroso el aguardar en tal estado la nueva marea, reunió en Junta la tripulación, y unánimemente deliberaron arribar a este de Santoña, como el más próximo y de más fácil acceso:

Y habiendo maniobrado en su demanda le obtuvieron a las cuatro de la tarde; y habiendo sido admitidos a libre plática; se me presentaba dentro de tiempo hábil a causar la conducente protesta de esta forzosa arribada.”

En justificación de lo relatado por el capitán, presentó por testigos de lo sucedido a Don Jacinto Monasterio e Iradi; Don Felipe Portuondo y Sustacha; y Don Félix Arezo, piloto y marineros de referido buque; y por testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, firmaron Don Pedro Rocillo y Ochoa, y Don Norberto Varela y Somoza, vecinos de la Villa de Santoña.

284.- POLACRA “BERTA”

Nacionalidad: Austriaca

Capitán: Don Pablo Valentín

Arqueo: 395 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Ardrossan (Inglaterra) – Civita Vechia (Italia)

Carga: Carbón de piedra y hierro colado

A. H. R. C. Legajo 5353 - 1866

El 15 de enero de 1866, compareció en Santoña ante Don Hilarión Contreras, Notario público por Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra y Marina de dicha Villa, acompañado por el intérprete Don Venancio Albo, Don Pablo Valentín, capitán de la polaca mercante austriaca nombrada “**Berta**”, de porte de trescientas noventa y cinco toneladas, de la matrícula de Cherso, con diez hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día diez de Diciembre próximo pasado, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el puerto de Ardrossan, Inglaterra, con cargamento de cuatrocientas toneladas de carbón de piedra y ciento de hierro colado, y destino a Civita Vechia, Italia; y como a las tres de la tarde del día once cambiase el viento les obligó a arribar a Belfast, Inglaterra, donde permanecieron hasta el trece, en que se volvieron a dar a la vela con viento favorable Norte en rumbo de su destino; y el quince desembarcó el práctico tomado en Ardrossan, continuando con calma y vientos variables sin novedad particular digna de notarse:

Hasta las diez de la mañana del día nueve del actual, en que se arreció el viento del Oeste huracanado, que puso al buque en grave riesgo, pues rifó una vela, desguarnió parte de la obra muerta, y empezaron a notarse de seis y siete pulgadas de agua por hora, en cuyo alivio se ocupó la tripulación incesantemente:

Que a las siete y media de la tarde del mismo día nueve fue arrebatado al mar, sin podersele prestar auxilio, el tripulante Dominico Cari, que estaba cargando las velas, hallándose a la altura de Cabo Ortegal; siguiendo el temporal cada vez más huracanado y el buque en más inminente peligro, pues se aumentaba incesantemente el agua en bomba, sin ser bastante la gente a descargarle de ella, con cuyo motivo reunió en Junta a la tripulación con arreglo a Ordenanza, y unánimemente deliberaron arribar al puerto más próximo que les fuese posible, para ver su podían salvar el buque y vidas:

Que maniobrando en este sentido y casi anegados por la mucha agua del buque, llegaron la tarde del trece a la embocadura de este puerto de Santoña; pero como ya la marea no les permitiese la entrada, sin embargo de haber sido asistidos de práctico y lanchas del puerto, pasaron la noche en el fondeadero del Fraile ayudados de varios tripulantes de las mismas lanchas, para desaguar el buque y dar algún descanso a la gente de a bordo, que ya venía rendida:

Que el día de ayer, catorce, y hora de la una de la tarde, consiguieron por fin entrar y dar fondo dentro del puerto con el auxilio del mismo práctico y cuatro lanchas esquifadas; pero como después de fondeado se reconociese haber en las bodegas más de seis pies de agua, sin que bastasen a aliviarle de ella los más incessantes esfuerzos; viendo que de continuar en tal estado era indudable que se sumergía en el mismo fondeadero, por consejo del práctico y de acuerdo unánime de la tripulación deliberaron varar el buque en el sitio más a propósito de la playa para ver si podía salvase, lo mismo que el cargamento, pues era imposible desaguarle de otro modo, y si se sumergían era todo perdido:

Que así varado y dadas las disposiciones más perentorias para el desagüe, se me presentaba dentro del término legal a cursar esta protesta:"

Para dar seguridad de la veracidad del relato, el capitán presentó por testigos a Natalio Franelich, Contramaestre, de treinta y cuatro años de edad; a Antonio Ginrisich, de treinta y ocho; y Roque Zagabria, de veinte y un años, tripulante de a bordo.

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta, Don Norberto Varela y Somoza, y Don Andrés Ondiviela Cabeza, vecinos de la Villa de Santoña.

El 26 de marzo siguiente volvió a comparecer el mismo capitán ante el referido Notario, y bajo de juramento prestado voluntariamente manifestó lo siguiente:

"Que procedente de Ardrossan, con cargamento de carbón de piedra y hierro colado, y destino a Civita Vechia, Italia, hubo de arribar forzosamente a este de Santoña el día catorce de enero del presente año, a donde después de varado y descargado el buque se halla reparando las averías, para volver a cargar y darse a la vela para su destino:

Que en tal estado han sobrevenido las grandes mareas de los días diez y seis al diez y nueve del actual, tan importantes como que no hay memoria de haberlas visto a tal altura, pues se han sobrepuerto a las de los Muelles donde se hallaba apilado y en

depósito el carbón descargado del Buque, habiendo arrastrado parte de él la fuerza de las misma mareas y los huracanados vientos, que tanto contribuyeron a la extraordinaria subida:

En justificación de la certeza de este relato presentó por testigos a Don Modesto Fernández y Gómez, Maestro instructor en reparación de las averías del mismo Buque, vecino de Santander; Don Silverio Fernández Gómez, Maestro Carpintero, de la propia vecindad; y Don Ignacio Gorostegui y Loydi, también carpintero, vecino del Astillero, mayores de edad, quienes bajo juramento prestado, así bien, voluntariamente, declararon ser cierto cuánto por dicho Capitán queda relacionado, y por mí el Notario les ha sido leído, la cual les consta de propia ciencia, porque hallándose ocupados en la reparación del Buque, próximos al Muelle donde está depositado el carbón, presenciaron la extraordinaria subida de las mareas, y el arrastre por ellas de parte del carbón.”

Fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Norberto Varela y Somoza, y Don Andrés Ondiviela Cabeza, vecinos de la Villa de Santoña.

285.- BERGANTÍN - GOLETA “DOLORES”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Eugenio de Galíndez

Arqueo: 108 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Tarragona – Bilbao

Carga: Aguardiente

A. H. R. C. Legajo 5353 - 1866

A las once de la mañana del día 22 de febrero de 1866, compareció ante el Notario público de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra y Marina de

Santoña, Don Eugenio de Galíndez, casado, mayor de cuarenta años, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado “**Dolores**”, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día veinte y cuatro de Enero último, sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el puerto de Tarragona, con cargamento de Aguardiente y destino a Bilbao:

Que durante la navegación y hasta el día de ayer, en que a consecuencia de graves temporales y no haber podido con motivo de ellos y la falta de agua en barra (de Bilbao) hubo de sufrir varias vicisitudes, las cuales, de acuerdo con la tripulación le forzaron a arribar a este Puerto, en cuya embocadura fue auxiliado de lancha y práctico:

Que bajo la dirección de éste, y como arreciase cada vez más el temporal, dieron fondo en el sitio de la Pozada, donde desgraciadamente faltó una ancla, garreando el buque con la otra:

Que llegados nuevos auxilios hasta con la persona del Señor Ayudante Militar de Marina del Distrito, Capitán de puerto, después de tendido otro anclote les ordenó a toda la tripulación saliesen del Buque por estar expuestas sus vidas y no poder quedar durante la noche, mediante haber ya tocado en la playa el buque y cruzarle las olas de banda a banda.”

Después de haber expresado el capitán la correspondiente protesta de mar, firmaron como testigos de su comparecencia, Don Pedro Rocillo y Ochoa, y Don Norberto Varela y Somoza.

De nuevo compareció el día dos de marzo siguiente ante el mismo notario, el capitán Don Eugenio de Galíndez, manifestando lo siguiente:

“Que el día veinte y cuatro de Enero último, sano el Buque de Quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con el buque de su mando, que es de ciento ocho toneladas y nueve de tripulación, de la Matrícula de Bilbao, en el puerto de Tarragona, con cargamento de Aguardiente y destino al de Bilbao; sin haber ocurrido acontecimiento digno de notarse hasta la singladura del veinte y nueve al treinta del mismo mes, en que a consecuencia de varios contrastes y grandes marejadas del Noroeste que hacían trabajar extraordinariamente al buque, se descubrió alguna agua de bomba más de la regular, y hasta se advirtió que traía envueltas algunas partículas de Aguardiente, según se dejaba percibir por el olor; lo cual obligó a aliviarle incesantemente:

Que con más o menos de agua en las bombas, según los mayores o menores esfuerzos que hacía el buque, fueron continuando, hasta que el día ocho de Junio siguiente, que hallándose a la altura del Cabo de San Vicente y siendo irresistible el fresco viento del primer cuadrante, les obligó a tratar de fondear en el Seno de Sagres, del mismo Cabo:

Y así lo verificaron de común acuerdo a las diez horas de su mañana, permaneciendo fondeados hasta las dos de la tarde del día siguiente, nueve, que varió el viento al Oeste, y a las cuatro les permitió levar anclas y navegar en vuelta de afuera con todo aparejo:

Que el once fueron acometidos de varios chubascos y fuertes golpes de mar que llenaban la cubierta, lo cual hizo aumentar el agua de bomba más que lo que hasta entonces se había notado, con mezcla de Aguardiente, precisándoles a aliviar las bombas con mayor frecuencia:

Que casi en la misma forma, pues, se repitieron los chubascos, los contrastes de gruesas mares, y el aumentar el agua de bomba, en términos de estar incesantemente ocupada la tripulación en su alivio, llegaron a la singladura del veinte al veinte y uno del actual; y como al amanecer del veinte tuvieron a la vista el monte de este puerto, distancia prudencial como seis millas, visto al mal cariz y considerando que el estado de las mareas no les permitiría la entrada por la barra de Bilbao para no exponerse a una desgracia, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este puerto en espera de tiempo bonancible y de mejores mareas:

Que consecuente con este acuerdo maniobraron en su demanda, llegando a su embocadura a las ocho de la mañana, izando bandera en solicitud de Práctico, que, desde luego, recibieron, continuando la entrada bajo su dirección:

Que como el tiempo se hiciese cada vez más duro, con recias marejadas del Norte y ráfagas del Nor Noroeste, hallándose en el sitio de la Pozada imposibilitados de pasar adelante, de orden del mismo Práctico se dio fondo con el ancla de babor con tres grilletes de cadena, mas al poco rato faltó esta cadena, precisándoles a tender la otra, con setenta y cinco brazas; pero como la fuerte marejada, la rápida vacante, y la desgracia también de haber faltado el timón, le pusiese en el más inminente peligro, de orden del propio Práctico izaron la bandera de demanda de nuevos auxilios, los cuales llegaron en dos lanchas esquifadas mandadas por la misma persona del Señor Ayudante Militar de Marina, Capitán de este Puerto, a cosa de las cuatro de la tarde, quien les ordenó al exponente y su tripulación saltasen en las lanchas, dejando el

barco por el inminente peligro que había de que pereciesen en la misma noche si no cedía algún tanto el temporal:

Y aunque el que relaciona quiso resistirse a abandonar el buque, tuvo precisión de verificarlo por vía de obediencia, dejando fondeado el buque como queda expresado, y además con un anclote a cuarenta brazas:

Y, por último, que el día siguiente, veinte y dos, y hora de las once de la mañana, fue su primer cuidado parecer ante mí a causar Apunte dentro del término legal para formalizar en su día esta Protesta, toda vez que entonces ni el estado de su salud, ni las ocupaciones de la tripulación para ver si era dable salvar el buque y cargamento, se le permitía verificar entendido que fue le libre el conducente testimonio.”

En justificación de lo expresado por el capitán, presentó por testigos de lo sucedido a Don Tomás Marañón y Rivera, Narciso Mendivelsúa, y Joaquín Rivera de los Santos, piloto y marineros de a bordo; fueron testigos del otorgamiento de la escritura de protesta de mar, Don Pedro Rocillo y Ochoa y Don Norberto Varela y Somoza.

286.- BERGANTÍN - GOLETA “SALVE”

Nacionalidad: Española

Capitán: Nicomedes Garteiz

Arqueo: 135 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen - Destino: Dronlein (Noruega) - Bilbao

Carga: Bacalao

A. H. R. C. Legajo 5353 - 1866

A las doce de la mañana del día 23 de febrero de 1866, compareció ante Don Hilarión Contreras, Notario público de Su Majestad, del Colegio de Burgos, escribano del número y Juzgado de Guerra y Marina, Don Nicomedes Garteiz,

casado, mayor de cuarenta años, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado “**Salve**”, de la matrícula de Bilbao, de porte de ciento treinta y cinco toneladas y nueve hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día primero de Octubre del año próximo pasado de mil ochocientos sesenta y cinco, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dieron a la vela en el puerto de Dronlehin, Noruega,, con cargamento de Bacalao y destino a Bilbao, y, a consecuencia de los acontecimientos sufridos en la navegación, se vio precisado a arribar al de Ramasgate, Inglaterra, el día treinta y uno del mismo, donde permanecieron hasta el once de Noviembre, que volvió a salir:

Pero como recibiese una avería gruesa en el casco hubo de arribar nuevamente a Ramasgate, e instruido el conductor expediente se hizo la obra de reparación de la avería, permaneciendo hasta el veinte y ocho de Enero del presente año de mil ochocientos sesenta y seis:

Que habilitado nuevamente el buque, sano de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio nuevamente a la vela en repetido Puerto de Ramasgate dicho veinte y ocho de enero, y desde el siguiente hasta el treinta descargó tan recio temporal del cuarto cuadrante, que cruzando repetidos golpes de mar sobre el buque, le hicieron descubrir hasta doce y media pulgadas de agua por hora, de la cual le aliviaron repetida e incesantemente, aunque sin otro acontecimiento digno de notarse:

Que con escasa variación en el agua de bomba, pues los temporales siguieron siempre duros, con gruesas mares y repetidos golpes que hacían trabajar extraordinariamente al buque, y no dar un momento de descanso a la tripulación, han continuado la navegación en rumbo de su destino, hasta las cuatro de la mañana del día veinte y uno, que dieron vista a la Farola de Santander, distancia calculada como quince millas:

A las ocho reconocieron el monte de este puerto de Santoña, continuando hasta la punta de la Galea en busca de práctico de Algorta, con viento duro del N. y N.N.E sin que recibiesen al práctico, virando en vuelta del Norte a la vista del Muelle de Portugalete, pasando la tarde y noche con el viento cada vez más duro, mares furiosas, y repetidos chubascos, en términos que, presentándose el horizonte cada vez de peor cariz, considerándose en grave riesgo si permanecían entre puntas, y persuadido de que quizá no había en barra la bastante agua:

Llegada la hora de las ocho de la mañana del día de ayer, y reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este Puerto de Santoña como el más próximo y de más fácil acceso:

Que previo este acuerdo maniobraron en su demanda, y auxiliados de lancha y práctico dieron fondo bajo su dirección dentro de este Puerto a las seis de la tarde del día de ayer, habiendo advertido después de fondeados la disminución en el agua de bomba, lo cual demuestra que su mayor parte era producida por la dureza del tiempo y excesivos esfuerzos del buque con las gruesas mares que le habían acosado.”

En justificación de lo referido por el capitán, presentó por testigos de lo sucedido a Don José de Gladis, Don Francisco Zelaya, y Don Martín Artado, piloto y marineros de a bordo, mayores de edad los dos primeros y de veintitrés años el último; y testigos del otorgamiento de la escritura de protesta Don Pedro Rocillo y Ochoa, y Don Norberto Varela y Somoza.

AÑO 1867

287.- PAILEBOT “CARIDAD”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Antonio Lamelas y Galdo

Arqueo: 18 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Gijón – Bilbao

Carga: Hierro

A. H. R. C. Legajo 5353 – 1867

A las diez de la mañana del día 5 de febrero de 1867, compareció en Santoña ante el Notario de Su Majestad, del número y Juzgado de Guerra de dicha Villa, Don Antonio Lamelas y Galdo, capitán del pailebote mercante español nombrado “Caridad”, el cual declaró lo siguiente:

“Que sano el Buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela el día dos del actual en el puerto de Gijón, con cargamento de fierro y destino a Bilbao; y como quiera que a consecuencia de los acontecimientos sufridos en la navegación, no solo descubriese alguna agua de Bomba más de la regular, el día tres, hallándose a la altura de Cabo Mayor; esto y la continuación cada vez de peor cariz del mar y vientos, le obligaron a entrar en este Puerto de arribada forzosa en el día de ayer, cuatro, y hora de las dos de la tarde, sin haber dejado de aliviar el buque del agua de Bomba.”

Declararon como testigos de lo relatado por el capitán, los vecinos de Santoña, Don Norberto Varela y Somoza y Andrés Ondiviela Cabeza.

288.- BERGANTÍN - GOLETA “JESÚS, MARÍA Y JOSÉ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Domingo Zabala Arostegui

Arqueo: 124 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Cristiansun (Noruega) – Bilbao

Carga: Bacalao

A. H. R. C. Legajo 5353 - 1867

El día 21 de octubre de 1867, compareció en Santoña ante el Notario público y escribano del número y Juzgado de Guerra y Marina, Don Domingo Zabala Arostegui, vecino de Arteaga, en Vizcaya, casado y de treinta y ocho años de edad, capitán del bergantín goleta mercante español nombrado **“Jesús, María y José”**, de la matrícula de Bilbao, porte de ciento veinticuatro toneladas y nueve hombres de tripulación, el cual declaró lo siguiente:

“Que a las nueve de la mañana del día veinte y cuatro de Setiembre último, sano el buque de quilla y costados, y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela con

viento fresquito primer cuadrante, en el Puerto de Christiansun, Noruega, con cargamento de Bacalao y destino a Bilbao, continuando sin novedad digna de notar en rumbo de su destino:

Hasta las doce de la noche del día veinte y cinco para el veinte y seis, que cargándoles un recio temporal del Sudoeste les obligó a poner a la capa rigurosa, sin que ella bastase a dejar de sufrir recios y repetidos golpes de mar, que cruzando el buque le inundaba incesantemente, habiéndose descubierto hasta diez y ocho pulgadas de agua más de lo de costumbre, de la cual fue aliviado el buque continuamente:

Que lejos de cesar el temporal fue en aumento, en términos que les precisaba a tener las portas en la mano, sin que esto bastase a que en la noche del veinte y ocho a veinte y nueve, se rompiese el bastinguillo de babor, la tapa de la Carroza y otros enseres de obra muerta; continuando con más o menos acometidas de viento, granizo, aguas y gruesas mares hasta el treinta, que aplacado algún tanto, les permitió largar más aparejo y seguir en rumbo de su destino, bien que sin minorarse en agua de bomba, de la cual continuaban aliviando el buque sin descanso:

Que desde este día no ha ocurrido otro mayor acontecimiento que el de la misma agua de bomba, a consecuencia sin duda de lo mucho que había trabajado el buque; y habiendo llegado en tal estado a la vista del monte de este Puerto el día diez y nueve del actual, como quiera que la falta de agua en el de su destino les impidiese dirigirse a él, y el mal cariz, chubascos e inquieto estado de la mar hiciese peligroso aguardar las mareas sin tomar Puerto, reunida en Junta la tripulación con arreglo a Ordenanza, deliberaron unánimemente arribar a este Puerto de Santoña, como el de más fácil acceso y mejor de la Costa:

Y habiendo maniobrado en su demanda y recibido el práctico a las cuatro de la tarde, bajo su dirección fondearon dentro de Puerto a la hora de las cinco, desde la cual advirtieron haberse disminuido el agua de bomba a menos de la mitad, lo cual prueba que solo era debida a lo mucho que había trabajado el buque; y habiendo sido admitido a libre plática a las doce del día de ayer, veinte, se me presentaba dentro del tiempo hábil a causar la presente protesta.”

Declararon como testigos de lo relatado por el capitán, Don Domingo Lachiondo y Learreta; Don Saturnino Autenechea y Alcibar; y Pedro de Ugarte y Aguirre, piloto, contramaestre y tripulante de a bordo, mayor de edad el primero, y de veinte y dos años los otros dos; y testigos del otorgamiento de la

escritura de protesta, Don Norberto Varela y Somoza y Don Andrés Ondiviela Cabeza, vecinos de la Villa de Santoña.

289.- PATACHE “GIJONÉS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Cipriano López y Rodríguez

Arqueo: 19 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Gijón – Bilbao

Carga: General

A. H. R. C. Legajo 5353 - 1867

A las once de la mañana del día 4 de diciembre de 1867, compareció ante el Notario de Su Majestad, del Colegio de Burgos, escribano del número y Juzgados de Guerra y Marina, Don Cipriano López y Rodríguez, vecino de Gijón, soltero, de treinta años, capitán mercante español nombrado “Gijonés”, de la matrícula de Gijón, porte de dieciocho toneladas y cinco hombres de tripulación, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a las seis de la mañana del día primero del actual, sano el buque de quilla y costados y bien acondicionado y pertrechado, se dio a la vela en el Puerto de Gijón, con viento Sudoeste bonancible, carga general y destino a Bilbao:

Que siguieron sin novedad en rumbo de su destino hasta las once de la noche del mismo día, en que hallándose a la altura de Santander les cargó un recio temporal del Norte que les obligó a poner a la capa, y en fuerza de los golpes que recibía el buque, reconocida el agua de bomba hallaron que hacía de cinco a seis pulgadas por hora, de la cual le alivieron inmediata e incesantemente:

Que como continuase con aumento el mismo temporal toda la noche, considerando peligroso continuar en la mar, reunida en Junta la tripulación con arreglo a

Ordenanza, deliberaron unánimemente ver si les era dable arribar a este de Santoña, como el mejor y de más fácil acceso en la Costa; y habiendo maniobrado en su demanda, consiguieron situarse en el fondeadero del Fraile a hora de las ocho de la mañana del día dos, donde fueron auxiliados por Práctico del Puerto:

Que así permanecieron hasta las cinco de la tarde sin ser posible arribar dentro del Puerto; y como el temporal siguiese, haciéndose cada vez más irresistible, por consejo del mismo Práctico, y dejando al buque asegurado cuanto estuvo a su alcance, saltaron en tierra, mediante que de faltar alguna amarra era segura la desgracia del buque y la de sus personas si en él permanecían:

Que en la mañana de ayer, tres, trataron de volver a bordo, lo cual fue imposible por continuar la furia del temporal, con chubascos de granizos y viento huracanado; y como quiera que hoy haya amanecido más bonancible, con el auxilio de dos lanchas volvieron a bordo a la seis de la mañana, y a las ocho han tenido la satisfacción de dar fondo con el buque dentro del Puerto, habiéndose aliviado inmediatamente del agua de bomba, la cual ha disminuido a su estado normal tan luego como se dio fondo dentro de Puerto; lo cual hace creer que provenía de lo mucho que había trabajado; y admitido a libre plática se me presentaba en tiempo hábil a causar la presente protesta.”

Fueron testigos de lo sucedido y relatado por el capitán, Juan Bautista Fernández, Manuel Antonio Blanco y López, y Victoriano González Cortina, mayores de veinte y cinco años, tripulantes del referido patache; como testigos del otorgamiento de la protesta de mar actuaron Don Norberto Varela y Somoza, y Don Antonio Ondiviela, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1869

290.- VAPOR “YBARRA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Martín Uranga Arregui

Arqueo: 250 toneladas

Tripulación: 20 marineros

Origen – Destino: Newport (Estados Unidos) – Bilbao

Carga: Cok y carbón

A. H. R. C. Legajo 6075 - 1869

El 4 de marzo de 1869, compareció ante el Don Ambrosio José Cagigas, vecino de la Villa de Escalante, notario del Ilustre Colegio Territorial de Burgos en el Distrito Notarial de Entrambasaguas, Don Marcos Uranga y Arregui, capitán del vapor titulado “**Ybarra**”, de la matrícula de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que el día veinticinco del último mes de Febrero salió dicho Vapor, de doscientas cincuenta toneladas, al mando del compareciente como su capitán, con veinte hombres de tripulación y cargado de Cok y carbón, del puerto de Newport con dirección al de Bilbao, para cuya salida se valió del Práctico, que guió la Nave hasta el puerto:

Segundo: Que navegando en dirección al referido Puerto de Bilbao con viento duro y mar gruesa, soplando aquel del Noroeste, llegó a dar vista a Machichaco el día primero del presente mes; no sin sufrir muchísimo la Tripulación y el Buque, efecto de los fuertes golpes de mar originados por lo durísimo del viento:

Conteniéndose a la capa y con la posible seguridad del Buque a la vista del expresado Cabo, hasta el amanecer del día siguiente, dos, que conociendo la imposibilidad de permanecer por un tiempo en citado sitio, sin exponer a grave peligro el Buque y a una inminente desgracia la tripulación, porque el viento era tan duro y arreciaba la tempestad tan bravamente, que los golpes del mar pasaban por encima del Buque, sin permitir cosa alguna sobre cubierta y corriendo un palpable riesgo la tripulación, determinó de acuerdo con ésta ponerse al socaire de expresado Machichaco, con la esperanza de mejorar de situación.

Tercero: Que con mucho riesgo se dirigieron a mencionado socaire, por no ser posible tomar el Puerto de Santoña, y fondearon en repetido socaire con el Ancla de Babor, y arriando sesenta brazas de cadena:

Pero subiendo lo recio del viento, que en realidad era deshecha tempestad y lo mismo en tanto que la marejada entraba por la Proa y salía por la Popa, habiendo arrancado a dos Marineros los golpes de mar, se aguantaron en citado punto el día dos y su noche, en la cual y hora de las doce de ella sobre poco, el viento arreció en tal manera que parecía un horroroso huracán, siguiendo el mismo aumento la bravura del mar:

En la misma noche, pues, sufrió varias averías el Buque, particularmente en su obra muerta, y se creyó llegado el caso de una evidente desgracia.

Cuarto: Que aguantado en dicho sitio con los sufrimientos y peligros consiguientes a tan horrorosa tempestad, observó alguna bonanza en el día tres a hora avanzada de él; aprovechándose de ella se picó la cadena del ancla y se dirigió a la barra de Bilbao, con el fin de ver si podía entrar en el Puerto:

Pero habiéndosele contestado por el Práctico que no podía ser, dirigió el rumbo a este Puerto de Santoña, en el que entró como a las doce de la noche del citado día tres, siendo uno de sus primeros objetos asegurar la tripulación y el Buque.

Quinto: Que una vez alcanzado el puerto seguro, ha creído su deber el comparecer ante mí el Suscrito Notario a hacer relación en extracto de las vicisitudes del viaje y de las averías causadas por el temporal mencionado; poniendo a salvo su reputación como capitán de expresado Vapor y causando como causa la más formalidad protesta de su inculpabilidad en dichas averías producidas por citado temporal y la necesidad y utilidad de su arribada a este Puerto.

Sexto: Y estando presentes Don Luis de Salvidegoitia, Piloto; Don Antonio de Amondo; y Don Francisco Ormaechea, Marinero. Enterados de lo expuesto por el Capitán, dicen:

Que es cierta y exacta la narración hecha por éste, no teniendo que decir cosa alguna en contrario y, antes bien, la pericia y conducta del Capitán, habilidad digna de todo elogio en el viaje tan comprometido y arriesgado por el Temporal deshecho que ha reinado durante en él.”

Fueron testigos de lo declarado por el capitán los vecinos de la Villa de Santoña, Don Pedro Rocillo y Don Andrés de Ondiviela.

AÑO DE 1870

291.- GOLETA “SANTA ISABEL”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco Soler y Salinas

Arqueo: 69 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Tarragona – Santander

Carga: Aguardiente y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 6075 – 1870

El 2 de marzo de mil ochocientos setenta compareció ante el Notario del Colegio Territorial de Burgos en el Distrito Notarial de Entrambasaguas, Don Francisco Soler y Salinas, vecino de Villajoyosa, de cincuenta y seis años de edad, capitán del buque goleta “**Santa Isabel**”, de la matrícula de Villajoyosa, el cual declaró lo siguiente:

“Primero: Que con fecha dieciséis de Diciembre de este año salió del puerto de Tarragona con referido Buque, el cual mide sesenta y nueve Toneladas, con la tripulación de siete hombres, incluso el compareciente, y cargamento de aguardiente y otros efectos con destino al puerto de Santander y escala en el de la Villagarcía, de la propiedad repetido Buque de Don Jaime Martínez, del Comercio de referido Villajoyosa, a cuya matrícula corresponde aquel, y consignado a Don Domingo de la Portilla, del Comercio de mencionado Santander.

Segundo: Que después de la Escala en dicho Villagarcía, a donde llegó el veinticuatro del próximo pasado Enero, el fuerte temporal que reinó le obligó arribar a Ribadeo, de cuyo puerto salió el día veintitrés del anterior mes de Febrero con destino a Santander, y en cuyo Puerto no le fue dado entrar por el huracanado viento del Sur que venía reinando, viéndose precisado a cobijarse a este puerto de Santoña, como más asequible cuando dominan los vientos del tercer cuadrante; y en él entró a las dos de la tarde del día de ayer.

Tercero: Que del cuaderno de bitácora que me ha presentado aparecen las singladuras diarias, variaciones atmosféricas y vientos reinantes, que se muestran los trabajos sufridos por la tripulación, y los grandes esfuerzos hechos por salvarse, como también el Buque y su cargamento, y que no ha omitido medio alguno el compareciente para llenar cumplidamente sus deberes; omite la narración que resulta de referido cuaderno, por constar en él con toda expresión y permanencia.

Cuarto: Que si bien no ha observado exteriormente averías en el cargamento ni el Buque, sospecha puede haberlas, y por esto ha sido su primer paso al saltar a tierra el comparecer ante mí el suscrito Notario, para causar como causa la más formal protesta, a fin de que ésta surta los efectos que marca el Código de Comercio.

Quinto: Y estando presentes en este acto el contramaestre de referido Buque, Don Antonio Llovet y Zaragoza, y los marineros de él, Don Miguel Soler y Serrano y Don Cristóbal Baró y Miguel, enterado de lo expuesto por el Capitán, y que aparece de esta escritura, declaran:

Que es exacto y ciertísimo cuanto viene relacionado por su Capitán, a cuyo celo, inteligencia y esfuerzos extremos cooperados por toda la tripulación, se debe indudablemente la salvación de ésta, del Buque y del cargamento: todo lo cual confiesan bajo de juramento que prestan voluntariamente, de que doy fe.”

Fueron testigos de todo lo sucedido en la Notaría de Santoña, Don Andrés Ondiviela y Don Manuel Pérez, vecinos de dicha Villa.

AÑO 1875

292.- QUECHEMARÍN “PEPITA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Francisco Longa Vargas

Origen – Destino: Bayona (Francia) – Santoña

Carga: Tablas

A. H. R. C. Legajo 7590 – 1875

El veintinueve de enero de mil ochocientos setenta y cinco, compareció como a las cinco de la tarde en Santoña ante Don Ambrosio José Cagigas, vecino de Escalante, Notario del Colegio Territorial de Burgos en el Distrito Notarial de Entrambasaguas, Don Juan Francisco Longa, de cincuenta años de edad, capitán del Quechemarín español denominado “**Pepita**”, de la matrícula de Bilbao, haciendo presente que el diez y ocho de Diciembre último compareció también ante Don Joaquín Elósegui, Notario y vecino de la ciudad de San Sebastián, para causar la protesta cuya primera copia testimoniada por expresado Notario exhibe, y que es a la letra como se copia:

*“En la ciudad de San Sebastián a diez y ocho de Diciembre de mil ochocientos setenta y cuatro, ante mí Don Joaquín Elósegui, vecino de ella y Notario del Colegio del Territorio de la Audiencia de Pamplona, compareció el que manifestó llamarse Don Juan Francisco Longa, ser mayor de cuarenta años, vecino de ella, y Capitán del Quechemarín español nombrado “**Pepita**”, de la matrícula de Bilbao, y asegurando hallarse en el pleno goce de sus derechos sociales, libre y espontáneamente dijo:*

Que teniendo el Buque citado de su mando en el Puerto de Bayona, Francia, estanco, sano de quilla y costados, con todo lo necesario para navegar, recibió a su bordo un cargamento de tablas para conducir al de Santoña y emprendió la navegación el cinco de este mes a las doce del medio día, con viento S.E. bonancible y mar algo picada, continuando de este modo hasta las ocho de la mañana del día siguiente:

Que hallándose frente a la boca del Puerto de Pasajes cambió el viento al O.N.O. fresco, se cargó el foque y enseguida se tomaron dos fajas de risos al trinquete y otras dos a la mayor, siguiendo en vuelta de fuera haciendo proa al N. hasta las seis de la mañana del día siete que se viró en vuelta de tierra con el viento O.N.O.:

Y estando frente a Motrico, a la distancia de siete millas, durante la tarde y noche se experimentaron vientos recios al O.S.O. y mar gruesa, continuando en estos términos hasta las siete de la mañana del día ocho, que cargó viento fuerte del O.N.O., y estando tomando los risos a la vela mayor y el trinquete, un golpe de mar llevó la lancha de la nave, una estacha que se hallaba dentro de ella, la gavia y la trinquetilla:

Que siguiendo el tiempo duro y viendo que no podía resistir el buque, cuyo trabajo era excesivo, de acuerdo con la tripulación se determinó arribar a este Puerto de San Sebastián, cuya dirección se tomó consiguiendo a duras penas entrar en la bahía con auxilio del práctico a las nueve y media de la mañana del día nueve y quedando amarrado el buque sobre dos anclas y con un calabrote de a bordo:

Que a las once de la mañana del mismo día faltó la cadena mayor, y habiendo pedido auxilio le llevaron dos calabrotes del Puerto, uno de quince pulgadas y otro de doce, con las cuales quedó bien amarrado el buque:

Y a la una de la tarde faltó la segunda cadena; que el temporal que reinaba era furioso, y a cosa de las tres de la tarde del día diez llegó al costado del buque una lancha del Puerto conduciendo por disposición del Señor Comandante de Marina un calabrote de quince pulgadas, con el cual se amarró el buque por la proa:

Y a las cuatro de tarde del mismo día, por orden de dicho Señor Comandante vinieron a tierra el Capitán y toda la tripulación:

Que durante la noche faltó el calabrote de popa perteneciente al buque y los de proa que se habían llevado del Puerto:

Que, los días once y doce siguió el temporal, pero por fortuna pudo ir el día trece siendo las cuatro con otro calabrote, con el que quedó amarrado el buque, y al poco tiempo se reconocieron las bombas de éste por el mal estado de la embarcación:

Que las horas sucesivas el tiempo fue durísimo, hasta que por fin la mañana de hoy a las nueve y media con auxilio del práctico, se ha conseguido trasladar y colocar al Buque en el dique de este Puerto:

Para comprobar lo supuesto presentó por testigos a los que dijeron llamarse Francisco Aróstegui, Anselmo Gavica y Bernardino Basterreche.

En el Puerto de San Sebastián, a veinte y tres de diciembre de mil ochocientos setenta y cuatro.”

“Segundo: Que del testimonio inserto aparece justificada una de las dos prescripciones del artículo seiscientos setenta del Código de Comercio; puesto que antes de haber transcurrido las veinte y cuatro horas de su arribada al Puerto de San Sebastián, hizo la protesta a que se refiere mencionado testimonio

Y habiendo llegado a este de Santoña, que es de su destino, entre ocho y nueve de la mañana de este mismo día, fue uno de sus primeros pasos el comparecer ante mí, el suscrito Notario, a ratificar, como efectivamente ratifica, la protesta que hiciera el diez y ocho de Diciembre en el Puerto de San Sebastián, y a la que obedece el repetido testimonio inserto; habiendo cumplido, por lo tanto, con la otra prescripción del citado artículo seiscientos setenta del Código de Comercio.

Tercero Que en este mismo día, veintinueve de Enero, se presentó al recibidor de la carga, Don Miguel Maderne Bueras, vecino y del comercio de Laredo; enterándole de

todo lo ocurrido en el viaje; de los borrascosos y huracanados temporales que obligaron la arribada forzosa al Puerto de San Sebastián para salvarse la tripulación, Buque y cargamento; de las averías y pérdidas y pérdidas sufridas; y por último, de los gastos causados para reparar la avería y pérdidas, y con el fin de poner el Buque en condiciones de llegar a este Puerto, que era su destino:

Demostrándole detalladamente el mantenimiento de los gastos, cuya cuenta ha sido formada con la intervención debida, y que ha sido posible, resultando de ella, que de su importe en reparos obligados dos mil quinientas diez y nueve reales noventa y cinco céntimos, el citado Don Miguel, a quien requirió de pago protestando en otro caso de las consecuencias contra él, por el no cumplimiento de todo aquello a que es responsable según lo dispuesto por el Código de Comercio:

Cuarto: Que para justificar lo expuesto, el causamiento de la protesta y su ratificación presenta a Don Francisco Aróstegui, Don Anselmo Gavica, y Don Bernardo Basterrechea, Marineros del expresado Quechemarín “**Pepita**”, quienes enterados a toda su satisfacción de lo relacionado y expuesto por el compareciente, Don Juan Francisco Longa, Capitán del expresado Buque, declarando constarles la certeza y exactitud de todo lo relacionado y expuesto por dicho Capitán en esta acta notarial de ratificación de protesta:

Cuya conducta en la dirección del Buque y demás, como tal Capitán ha sido y la tienen por la más justa e inteligente, debiéndose a los tribunales ya enunciados la arribada y averías del Buque, salvándose éste, tripulación y carga, por los esfuerzos hasta sobrehumanos, serenidad e inteligencia de su Capitán:

En consecuencia, este ratifica una y más veces la referida protesta, y añade que está pronto a llenar todo requisito el Código de Comercio respecto a la cuenta y demás en que lo reclame el recibidor Don Miguel Maderne Bueras, siendo su tendencia y miras a evitar gastos.”

Fueron testigos del acto Don Andrés de Ondiviella y Don Ángel Santos, vecinos de la Villa de Santoña.

Pasados más de dos meses, el 9 de marzo de 1875, de nuevo compareció en Santoña el mismo capitán del quechemarín “**Pepita**” ante el notario de Escalante que actuaba provisionalmente en Santoña, el cual declaró lo siguiente:

“Primero. Que habiendo sufrido averías su dicho Buque, y obligado a arribar al Puerto de San Sebastián en diciembre último, de todo lo cual causó la oportuna protesta que ratificó tan luego llegó a este Puerto de Santoña, puerto de su destino, y causando

también los oportunos requerimientos amistosos al recibidor de la carga, que lo es Don Miguel Maderne Bueras, vecino y del comercio de Laredo, nunca pudo conseguir de éste cumpliera los deberes que le impone el Código de Comercio, ni aún verle predisposto a un arreglo racional y equitativo.

Segundo: Que precisado a ausentarse de este Puerto, por exigirlo así el armador del Buque, y siendo lo preciso también designar persona que lo represente en este dicho Puerto y Partido Judicial de Entrambasaguas, a que corresponde:

Otorga: Que da todo su poder general, especial y tan bastante como en derecho se requiere, a favor de Don Vicente Marcaida, mayor de edad, vecino y del comercio de este repetido Santoña.

Tercero: Para que reclame el Señor Maderne Bueras las sumas de Reales a que le hace responsable el Código de Comercio, con motivo de referida arribada de forzoso y averías comunes y simples a la vez, causadas en mencionado Buque, y cuantos perjuicios causados por la mala fe del Señor Maderne que proceda.

Cuarto: Para que, obedeciendo expuestos celebre juicios verbales y de comisión, queriéndose avenir en estos; hacer liquidaciones, transacciones, arreglos, y otorgar los Documentos de su razón; hacer entrega de la carga, consistente en tablas; y obrar por último como mejor le parezca y creamos conveniente a los intereses del otorgante.

Que este poder es conferido con cláusula de sustitución a favor de Pronunciado Juzgado, y de cualquiera otras personas cuantas veces quiera; y con todas o parte de las facultades con que es conferida.”

Fueron testigos de lo manifestado en la referido poder Don Luis Ontañón y Don Andrés de Ondiviela, vecinos de la Villa de Santoña.

293.- GOLETA “ANA MARÍA”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Arnaud Rochefort

Origen – Destino: Bayona (Francia) – Limpias

Carga: Tablas

A. H. R. C. Legajo 7590 – 1875

El veintitrés de marzo de mil ochocientos setenta y cinco, compareció ante el escribano de la Villa de Escalante, del Ilustre Colegio Territorial de Burgos, Don Arnau Rochefort, de sesenta y seis años, capitán de la goleta “**Ana María**”, de la matrícula de Liburne, en Francia, el cual declaró lo siguiente:

“Que con fecha cinco del presente mes salió del Puerto de Bayona con destino al de Limpias, y cargamento de Tabla, viéndose precisado a detenerse en la Ría de dicho Bayona y sitio llamado de Doucaud, hasta el once de dicho mes de Marzo, a causa de la mar gruesa, saliendo en citado día once; que la mar se puso bella, reinando viento Sur-Este, y remolcada la Goleta por uno de los Vapores destinado al efecto:

Que a las siete de la mañana de referido día once estaba libre y fuera de los peligros de la barra, e hizo rumbo al O.N.O., con buen tiempo en la navegación, hasta el día siguiente viernes, doce, en que el viento cambió al O.N.O., y con fuerte brisa continuó su viaje bordeando hasta el día trece por la tarde, en que, haciéndose cada vez más fuerte el viento y la mar sumamente gruesa, se vio precisado a largar y tomar el gran foque, tomando rizos en la vela mayor y en el resto del velamen:

Que a las nueve de la mañana del domingo catorce, la mar se puso espantosamente gruesa, viéndose la cubierta del Buque constantemente sumergida, haciendo este además mucha agua, y recibiendo dos golpes de mar tan fuertes en el camarote y “roufle”, o cuarto de la tripulación sobre cubierta, que colocaron al Buque en el más grave compromiso, y en un peligro inminente de naufragar:

Que a la vista de este peligro, reunió a la tripulación y con el parecer y unánime consejo de ésta, acordó por salvar las vidas y bienes arrojar tablas del cargamento al mar, que ejecutaron enseguida hasta el número que ignora hoy día, porque con la precipitación y apuros que motivaba el peligro no les era posible contarlas:

Que aliviado el Buque con la adopción de dicha medida se dirigió al Puerto de Pasajes, en el cual entró a las tres de la tarde de referido día catorce, a cuyo Cónsul de su Nación francesa se presentó enseguida para hacerle, como le hizo, la oportuna declaración de lo ocurrido, y saliendo después del día 21 de este mes con dirección a este Puerto de Santoña, donde entró felizmente a la marea de la tarde del día de ayer, veintidós, para continuar su viaje a Limpias:

Que a su llegada a este Puerto de Santoña, ha sido uno de sus primeros pasos el presentarse ante mí el suscrito Notario, para cursar la presente protesta por medio de esta carta notarial; pues si bien el fin de su viaje es Limpias, en realidad lo es este Puerto de Santoña, donde se halla establecida la Aduana, sin cuyo permiso no puede desembarcar el cargamento en Limpias, donde devenga los derechos de tales Aduanas, y donde cree que deba causar esta protesta:

Así que para justificar todo lo expuesto presenta a los Marineros de la tripulación de referida Goleta "**Ana María**", quienes comprometidos ante mí el Notario y que dijeron llamarse Juan Dumon, Guillermo Mora, Alfredo Genet, Pedro Falcon, de cuarenta, veinticuatro, dieciocho y dieciséis años respectivamente, y por el orden que quedan escritos y bajo de juramento que prestaron voluntariamente de lo expuesto, declaran:

Que cuanto ha expuesto su Capitán en esta acta notarial y protesta, es la verdad de los hechos ocurridos desde el cinco de Marzo hasta el actual día de la fecha, tal y como acontecieron, habiéndose arrojado la tabla al agua previo consejo y parecer de los declarantes; siendo tan conveniente esta medida que salvó la vida de todos los tripulantes, el Buque y el resto del cargamento:

En consecuencia, mencionado Capitán protesta de la adoptada medida contra el temporal y lo bravo del mar que motivaron aquella causa, pues esta protesta a los fines que prescribe el presente Código de Comercio es para evitar toda responsabilidad, pidiéndome le provea del oportuno testimonio o copia."

Fueron testigos de la declaración del capitán de la goleta francesa y de la tripulación Don Juan José Albo y Don Luis Ontañón, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1877

294.- VAPOR "FOMENTO"

Nacionalidad: Española

Capitán: Mateo de Villabaso Muruaga

Arqueo: 113 toneladas

Tripulación: 15 marineros

Origen – Destino: - Santoña

Carga: Cañones y útiles de Artillería

A. H. R. C. Legajo 7605- 1877

El día 16 de abril de 1877 compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual Rodríguez, Notario Público del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, Don Mateo de Villabaso y Muruaga, de estado casado, de treinta y tres años de edad, natural y vecino de Bermeo, provincia de Vizcaya, y capitán del vapor mercante “**Fomento**”, español y de la matrícula de Bilbao, de ciento trece toneladas y quince de tripulación; y habiendo acreditado su personalidad con la cédula personal, talón número treinta y cuatro, expedida legalmente, se le devolvió después de exhibirla:

Y hallándose con la libre administración de sus bienes y en el pleno goce de sus derechos civiles y, por tanto, con aptitud legal para concurrir al acto que tenía lugar, bajo de juramento prestado voluntariamente con arreglo a derecho, dijo:

“Que habiendo traído cargamento de cañones y útiles de artillería para esta plaza, atracado el vapor junto a la dársena y hechos los preparativos para la descarga, como quiera que en este puerto se carecía de recursos para la misma, siendo efectos



**El vapor “Fomento” fondeado en Bilbao.
(Foto Biblioteca Nacional de España).**

de mucho peso y volumen, se pidieron al Parque de Artillería e Ingenieros los aparatos necesarios para formar una cabria y un aparejo real, dando las perchas el Cuerpo de Ingenieros y el aparejo real el de Artillería, formándose con ellos el aparato con el que habían de desembarcar los cañones:

Que empezada la operación en la mañana de referencia que encabeza esta protesta, presentes las personas que por obligación les corresponde, y en el mayor orden y distribución los trabajos de descargas, se sacaron sin novedad uno de hierro de calibre diez y seis; y otro de cobre, calibre de trece, funcionando los aparatos con toda seguridad y sin notarse desperfecto ni variación en ellos:

Que al sacar y estando suspendido el tercero, de hierro y calibre de diez y seis, a una altura próximamente de un tercio de la que debía elevarse, se desprendió del aparejo por haber faltado la veta, cayendo sobre otros dos de hierro y calibre diez y seis que había en la bodega, ocasionando la caída la rotura del muñón izquierdo, y resultando por consiguiente inutilizada la pieza, sin que pueda calcularse más que de puramente casual el accidente, por haberse llevado todos los requisitos precisos a la descarga en los aparejos de reglamento y la veta o guidaleza nueva y sin uso de ninguna clase, hasta verificarla aquella operación.

En justificación de la certeza de este relato presenta como testigos a Don Nicolás Rotaeta, maquinista; Don Juan Fernández, contramaestre; y Don Hilario Fatrás, sobrecargo, mayores de edad, quienes debajo de juramento también prestado voluntariamente según derecho, declararon ser cierto cuanto por dicho Capitán queda relacionado, y por mí el Notario les ha sido leído, lo cual les consta de propia ciencia por haberlo visto y presenciado, como tales individuos de a bordo:

Y con objeto por parte del capitán de preservar las averías y perjuicios que, en vista del acontecimiento que se va a relatar puedan haberse seguido y se sigan en cualquier concepto al buque, aparejo, cargamento, y tripulación, otorga:

Que protesta una, dos, y la más veces en derecho necesarias contra el accidente ocurrido y cuanto haya lugar, a fin de que no se entienda bajo su cuenta cargo ni riesgo, y sí de la de los cargadores, propietarios, aseguradores si los hubiere, o a quienes competía según leyes y Código de Comercio, que en su favor implora, pidiéndome que de ello libre testimonio para acreditarlo según y cómo le convenga.”

Fueron testigos de lo expuesto en la protesta de mar, Don Agustín Blanco y Bartolomé y Don Vicente Martínez Puente, vecinos de la Villa de Santoña.

295.- VAPOR “MOLINA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Aquilino Vinjoy Martínez

**Origen – Destino: Millual Dock (Londres) – Santander, San
Sebastián, Bilbao, Coruña y Vigo**

Carga: Carga general

A. H. R. C. Legajo 7605 - 1877

En la Villa y Plaza de Santoña el veinticuatro de noviembre de mil ochocientos setenta y siete, ante Don Emiliano de Pascual Rodríguez, Notario público del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, siendo las siete de la mañana, compareció Don Aquilino Vinjoy Martínez, mayor de edad, soltero, vecino de Ribadeo, con cédula personal número ochocientos veinte y siete que exhibió, y Capitán del vapor nombrado “**Molina**”, de la Matrícula de Barcelona, y hallándose en el pleno goce de sus derechos civiles y con aptitud de legal a juicio del Notario autorizante, libre y espontáneamente dijo:

“Que a los efectos que corresponda formalizar la presente acta de ratificación de protesta de mar y me requiere a mí el Notario para que consigne en ella lo siguiente: Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto con todo lo necesario, incluso su máquina y Aparejos para navegar, salió del puerto de Millual Doch, Londres, la tarde del día del actual con carga general destinada al de Santander, San Sebastián, Bilbao, Coruña, y Vigo, y con varias alternativas y accidentes de tiempo, vientos, y mar, experimentados durante su navegación, llegó y ancló en el Puerto de Santander en la mañana del diez y siete en cuya ciudad formalizó en el mismo día la correspondiente protesta de mar, ante el Notario Don Romualdo Cagigal:

Que igualmente y por los mismos motivos, tuvo el día veinte que arribar al Puerto de Pasajes donde fondeó a las nueve y media de la mañana, notificando en la propia fecha la protesta causada en Santander, ante el Notario Don Teodoro Gamón:

Que, así mismo, tuvo que arribar al Puerto de San Sebastián, donde ratificó las anteriores protestas de mar ante el Notario de dicha ciudad Don Joaquín Elósegui el

día veinte y dos del presente, según aparece por los respectivos Testimonios que presentó y volvió a recoger, de que doy fe:

Que habiendo salido el mismo día veinte y dos a las once de la mañana, del Puerto de San Sebastián con rumbo a Bilbao, tuvo que fondear en vista del mal tiempo y no haber podido coger la marea favorable en la noche del veinte y dos y a las siete horas de la misma en el fondeadero llamado del Fraile, en esta costa:

Y habiendo continuado su marcha para el Puerto de Bilbao el día veinte y tres, y no habiendo podido pasar la Barra de dicha Ría, tuvo que entrar de arribada a las cinco y media de la tarde de dicho día veinte y tres en este Puerto (de Santoña), donde se encuentra:

En su consecuencia, ratifica dichas protestas ante mí con la admisión expresada, y con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que puedan tener las mercancías y el expresado Buque, con motivo de los temporales y arribada forzosa de que se ha hecho mención, y que aquellas se entiendan de cuenta y cargo de quien corresponda, y no del Capitán compareciente ni demás individuos de su tripulación, que hicieron lo posible para evitarlas:

Y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar, se dio por terminada esta Acta, siendo testigos Don Pedro San Juan y Menchaca y Don Vicente Gómez y López, vecinos de esta Villa sin tacha legal para serlo.”

AÑO 1868

296.- BRIK BARCA “FLORENTIN”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: G. Jacobsen

Arqueo: 311 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Kotka (Finlandia) - Santoña

Carga: Madera

A. H. R. C. Legajo 7606 - 1875

A las once de la mañana del día dieciséis de octubre de mil ochocientos setenta y ocho, ante Don Emiliano de Pascual Rodríguez, Notario del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, vecino de la Villa de Santoña, compareció Don G. Jacobsen, Capitán del Brik Barca noruego denominado “**Florentin**”, de la matrícula de Arrandal y porte de trescientas once toneladas, y de once individuos de tripulación incluso la del Capitán, acompañado del Intérprete Don Carlos Albo Kay, Profesor de Idiomas del Colegio de Manzanedo, el cual prometió traducir bien y fielmente bajo juramento cuanto dicho Capitán expusiera:

En su virtud, asegurando aquel hallarse en actitud legal y en pleno goce de sus derechos civiles, libre y espontáneamente dijo, que a los efectos que correspondiera, formalizaba la presente acta de protesta de mar, y requirió al Notario para que consignara lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto con todo lo necesario, incluso los aparejos para navegar, salió de Kotka, Finlandia, el treinta y uno de Agosto con cargamento de madera, deteniéndose en la Ría de Kotka hasta el tres de Setiembre próximo pasado en que se dio a la mar con buen tiempo:

Que entre el quince y diez y seis del mismo mes, pasó delante de Helusengon, cruzando el diez y siete el paso de Cattegat con viento recio del Oeste, viéndose obligado a poner mucha vela para franquear la tierra y con mucha mar, recibiendo fuertes golpes de mar y haciendo el Buque Agua, viniendo a anclar el mismo día diez y siete fuera de puerto, delante de Helsengosn:

Que el veinte y tres del mismo mes dejó dicho fondeadero haciendo poca agua, no ocurriendo más novedad hasta el siete del corriente en que en el Golfo de Vizcaya, hallándose la mar gruesa recibió un golpe de viento y haciendo el buque mucha agua, por lo cual la tripulación tuvo que dar a la bomba continuamente durante el temporal hasta el día nueve, no ocurriendo más novedad hasta el catorce, que tomó la Barra de Portugalete llevando el práctico, viéndose obligado por no haber agua sobre la Barra, a arribar a Santoña, en cuyo Puerto entró ayer a las cinco y media de la tarde:

En su consecuencia, y con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, verificó la presente protesta, presentando como testigos presenciales a los individuos de su tripulación F. Christiansen y Vils Nilsen, los cuales afirman lo expuesto por su Capitán, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que puedan

tener las mercancías, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar.”

Se dio por terminada el acta, siendo testigos Don Antonio Gundín y Rodríguez y Don Miguel Martínez Arroyo, vecinos de la Villa de Santoña, sin tacha legal para serlo, según aseguraron.

297.- BERGANTÍN “MANUELA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Rodríguez Llanos

Arqueo: 233 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Santander – Santiago de Cuba

Carga: Harinas y otros efectos

A. H. R. C. Legajo 7606 – 1878

El nueve de diciembre de mil ochocientos setenta y ocho compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual y Rodríguez, Notario del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, con residencia y vecindad en dicha Villa, compareció Don José Rodríguez Llanos, natural de Gijón, vecino de Ribadeo, casado, de cincuenta años de edad, y Capitán del Bergantín español llamado “Manuela”, de la matrícula de Ribadeo y porte de doscientas treinta y tres toneladas y once individuos de tripulación, incluso dicho Capitán; y asegurando hallarse en pleno goce de sus derechos civiles, libre y exponentáneamente dijo, después acreditar su personalidad con su cédula número veinte y seis que exhibió y recogió:

“Que a los efectos que corresponda formalizar la acta de protesta de mar, requería nombrar al Señor Notario, para que consignara en ella lo siguiente:

Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos de navegar, recibió a su bordo en el puerto de Santander un cargamento completo de harinas y otros efectos con destino a Santiago de Cuba:

Que salió del dicho puerto de Santander el día cinco del presente mes a las dos de la tarde; con práctico a bordo se levó el ancla, mareando acto continuo en vela con todo aparejo amuras a babor:

Que a las dos horas treinta minutos, y hallándose fuera de Puntas, se despidió del práctico.

Que así se continuó a bolina, viento fresquito del Oeste e inmediatos:

Que a las tres se marcó Cabo Mayor al Sur Este magnético, distancia una milla cinco décimas:

Que a las cinco, habiendo “afrescado” el viento y saltando acompañado de chubascos del Norte al Noroeste, y habiendo encontrado mar gruesa de dichos dos puntos aferraron sobre “petifoc” y los dos juanetes, y por estas rápidas variaciones las dos guardias sobre cubierta, se ocuparon en maniobrar buscando la vuelta más favorable para franquearse de la costa por la gruesa mar de trapisonda, bajo cuya acción se hallaban:

Que anocheció cielos y horizontes encelados, viento fresco del cuarto cuadrante muy variable en dirección, mares gruesas del Norte y Noroeste, marcándose a las ocho Cabo Mayor al Suroeste un cuarto al Sur del compás, distancia quince millas, continuando en latitud Norte cuarenta y tres grados y cinco minutos y longitud Este dos grados y treinta y cinco minutos, meridiano de Cádiz:

Que a las once observaron al picar la bomba se había descubierto una vía de agua en el buque, la que achicaron sin cesar a fin de evitar averías en el cargamento, y por esta causa y de común acuerdo se determinó virar sobre tierra a fin de coger puerto, cuya maniobra fue verificada a las doce:

Que a las catorce horas, por ser duro el viento y achubascarse el horizonte de nuevo, aferraron las dos gavias altas y la mayor, y a las diez y siete horas sobre una clara se presentó a la vista la luz de Cabo Mayor, demorando el Suroeste un cuarto al Oeste magnético, dando esta marcación a conocer se hallaban a sotavento del puerto, efecto sin duda de la mucha mar e hileros de corrientes, y según todas sus observaciones se dirigían hacia el Este:

Que amaneció más despejado, viento frescachón, aparejo de trinquete, bajas, foc , trinquetilla y bergantina, mar muy gruesa del Noroeste a corta distancia, y a sotavento la Isla de Mogro continuando el mismo aumento de agua en la bomba, y a la cual se atendía con toda prudencia y escrupulosidad, virando en vuelta de afuera: a la diez y nueve horas largamos la mayor redonda y finalizando esta singladura sin más que contar:

Que siguieron el día seis a medio día con chubascos frescos y variables del Norte al Noroeste, aparejo de gavias bajas, mayores en la pasadera, en vuelta de afuera, amuras a babor, viento fresco del cuarto cuadrante ya aumentando ya disminuyendo:

Que anocheció encapotado, viento y mares los mencionados antes, y sin alteración en lo demás que deja dicho:

Que a las doce horas se viró en tierra con el viento duro, por lo que se aferró la mayor redonda y “foc”, continuando el resto de la noche maniobrando según las circunstancias y práctica marinera, largando y recogiendo velas, habiendo perdido con estas precisas maniobras una gavia, un foc, una trinquetilla, y una vela de estay:

Y como el agua no disminuía consideraron muy acertado y prudente respetarla, para cuyo objeto mirar con esfuerzo que caer a sotavento cada vez más por el fuerte tiempo contrario en todo a su navegación y temible en el punto en que estaban, determinaron conseguir el Puerto de Santoña:

Que amaneció en iguales términos divisando a las diez y nueve horas el monte denominado el *Fraile*, al cual se hallaba próximos, y que se hallaba en la concha de Santoña, poniéndose enseguida en demanda de este fondeadero, lo que consiguieron dando fondo en dicho puerto a las veinte horas con el ancla de estribor y cuatro grilletes de carena:

Que al poco rato de estar fondeados les abordó el práctico y bajo sus disposiciones levantaron el ancla, y dando vela fueron conducidos a fondear dentro de la boyera de la barra, dando fondo a las veinticuatro horas con dos anclas, donde continúan fondeados con viento muy duro del Oeste al Noroeste, acompañado de chubascos de agua, viento y nieve y notando en la bomba alguna disminución de agua

En su consecuencia verifica la presente protesta de arribada forzosa ante mí, y con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio, así como por las averías que pueda tener el cargamento, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar, dando por terminada esta acta.”

Fueron testigos Don Enrique Etura de la Vega y Don Miguel Martínez Arroyo, de esta vecindad, sin tacha legal para serlo según aseguraron.

AÑO 1879

298.- BARCA “J. MORALES”.

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Llompar y Fagiano

Arqueo: 197 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Cádiz - Santoña

Carga: Sal

A. H. R. C. Legajo 7607 - 1879

En la Villa y plaza de Santoña compareció el día treinta y Noviembre de mil ochocientos setenta y nueve a las ocho de la noche ante Don Emiliiano de Pascual Rodríguez, notario del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, Don Juan Llompar y Fagiano, capitán de la barca mercante española “**J. Morales**”, de la matrícula de Cádiz, el cual manifestó lo siguiente:

“Que hallándose con la Barca de su mando “**J. Morales**”, de ciento noventa y siete toneladas y diez individuos de tripulación incluso él mismo, sano de quilla y costados así como sus aparejos para navegar, recibió a su bordo en el puerto de Cádiz cargamento general de sal con destino a este puerto de Santoña, saliendo con tiempo favorable de dicho punto el día veinte y seis de Octubre, navegando sin novedad particular hasta que los vientos de proa le obligaron entrar de arribada en el puerto de la Coruña, en donde desembarcó un marinero por hallarse enfermo, saliendo de este puerto el veinte y cuatro del presente mes, continuando su viaje con fuerte viento de proa y mar gruesa, hasta el día veinte y nueve, en que hallándose a las ocho horas de la noche próximo a Cabo “**Queixo**” (Quejo) con viento fresco del Noroeste, mal cariz y barómetro a cero, setecientos cincuenta y cuatro:

Y siendo el puerto de Santoña el puerto de su destino, determinó en conformidad con el Contramaestre y demás individuos buscar abrigo al socaire del Monte de dicha plaza, fondeando a las diez de la noche en nueve brazas de agua al Norte Noroeste de la punta del Caballo, distancia de cinco a seis cables:

Que durante toda la noche sopló el viento muy duro con chubascos, saltando al Noroeste y Nor Noroeste, lo cual le obligó a tomar precauciones:

Que al amanecer del treinta el viento era más alto arbolando la Mar considerablemente; que izó la bandera del práctico que puso en espera de una hora conveniente de marea, pues tenía un incidente desagradable:

Que en esta situación faltaron las amarras y apenas tuvo tiempo de dar algunas velas, y que como el viento era durísimo y mucho y la mar muy gruesa y encontrada, hubiese ido indudablemente a la playa o a las rocas de cualquier vuelta; en su vista y toda vez que este puerto era el de su destino y que al propio tiempo tenía que buscar

un refugio, pues seguramente por la fuerza del Noroeste y la mucha y encontrada Mar hubiera dado en la Costa con pérdida notoriamente visible de la embarcación, se puso la proa a la barra como único medio de salvación posible, calculando ya era la pleamar:

Por desgracia la embarcación dio en la barra una varada, habiendo en su concepto hecho una avería de consideración porque no se pueden dejar las bombas ni un instante, hallándose la barca atracada a una de las máquinas de la Dársena, donde se ha principiado a aligerar la carga por si se puede evitar la continuidad de la vía de agua o por lo menos aminorarla, sin dejar de tomar todas las precauciones posibles y disponer lo más conveniente para la seguridad de aquella:

En su consecuencia protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare perjuicio por las averías que puedan tener el buque y la mercancía, y haciendo las protestas necesarias contra los Mares, viento y demás que haya lugar, di por terminada esta acta, siendo testigos Don Enrique Steva de la Vega, y Don Mariano Martínez Vicente, de esta vecindad, sin tacha legal para serlo según aseguran, de todo lo cual doy fe.”:

AÑO 1880

299.- VAPOR “LECUNA GUILLIES”

Nacionalidad: Ingresa

Capitán: Henry Thomas

Arqueo: 618 toneladas

Tripulación: 18 marineros

Origen – Destino: Burdeos (Francia) – Bilbao

Carga: En lastre

A. H. R. C. Legajo 7608 - 1880

El 1 de enero de 1880 compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual y Rodríguez, Notario del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, el Señor Don Hernry Thomas Milkchenson, vapotán del vapor mercante inglés “**Lecuna Guillies**”, de la matrícula de Newcastle y porte de seiscientos dieciocho toneladas, acompañado por Don Carlos Albo Kay, mayor de edad y vecino de

la Villa de Santoña, profesor de idiomas del Colegio de San Juan Bautista de la misma Villa, donde el capitán Thomas declaró lo siguiente:

“Que estando el vapor de su mando sano de quilla y costados compuesto por diez y ocho individuos de tripulación, incluso el mismo Capitán, protestó de todo, incluso su máquina y aparejos para navegar, recibió a su bordo en el puerto de Burdeos cargamento en lastre con destino a Bilbao, dando a la máquina con tiempo favorable el día veinte y cuatro del pasado mes de Diciembre, navegando sin novedad particulares con Mar gruesa y a toda máquina, hasta el día veinte y seis del mismo mes en que a las dos y diez minutos de la mañana y hallándose a treinta y seis millas Sur Oeste de Bilbao se rompió el árbol de la hélice, cayéndose ésta al Mar y perdiéndose:

Por tanto habiendo poso ciento y mar gruesa por lo cual permaneciendo tres días bajo velas, hasta el treinta, en que a las siete de la mañana, después de disparar cohetes, pidiendo auxilio, llegaron tres lanchas pescadoras al costado, contratando a dos de ellas, de las cuales mandó una a tierra pidiendo un remolcador y quedándose con la otra al costado del Vapor:



El vapor “Mars” anclado en el puerto de Sevilla.

Que el mismo día treinta a las tres de la tarde llegó el remolcador “**Mars**” procedente de Pasajes, el cual les dio remolque hasta la barra de Bilbao, pero estando la Mar muy gruesa no pudieron entrar, teniendo que virar para salir del Abra, en cuyo momento se rompió la amarra del remolque, poniéndose en su vista otra nueva y siendo remolcado hasta el puerto de Santoña donde fondeó a las tres de la tarde del treinta y uno del expresado mes de Diciembre:

Y, en su consecuencia, protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código del Comercio, a fin de que no le pase ningún perjuicio por las averías que pueda tener el Vapor de su mando, y haciendo las protestas necesarias contra los Mares, vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de ese acto Don Enrique Steva de la Vega y Don Nicolás del Río Pardiñas, vecinos de Santoña.

300.- BARCA “GORBEA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ventura Lezama Latorre

Arqueo: 300 toneladas

Tripulación: 13 marineros

Origen – Destino: Nueva York – Bilbao

Carga: Maíz y duelas

A. H. R. C. Legajo 7608 - 1880

El siete de febrero de mil ochocientas ochenta, siendo las dos de la tarde, compareció en Santoña ante el Notario del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, Don Ventura Lezama y Latorre, natural de Meruelo y vecino de Bilbao, de veinte y cuatro años de edad, casado, de profesión marino, y capitán de la barca española nombrada “**Gorbea**”, de la matrícula de Bilbao y porte de trescientas toneladas, con trece marineros de tripulación, incluso su capitán, el cual declaró lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano y estanco de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos para navegar, recibió a su bordo en el puerto de New York cargamento de maíz y duelas con destino al de Bilbao el día veinte y siete de Diciembre del año próximo pasado a las nueve horas de su mañana, con tiempo favorable y mar llana, hasta el día veintiocho, en que tuvieron fuertes chubascos “afrescando” mucho el viento y mar gruesa del Sur, Sur Oeste, haciéndole trabajar mucho al buque durante la noche; y a las catorce horas en que empezaron a embarcarse mares a bordo por estribor llenando la caja del buque a cada rato:

Que amaneció con viento recio, mucha mar del Sur, Sur Oeste y Sur Oeste, continuando en el resto del día hasta las seis horas del día veinte y nueve, en que se dieron las bombas a consecuencia del viento duro y mucha mar del Sur Sur Oeste y arbolada del Sur Oeste, viéndose que el buque tomaba bastante agua, por lo cual se pusieron hasta hacerlas llegar bien:

Y a las ocho horas de la noche se volvieron a sondar las bombas, haciendo el Buque cuatro pulgadas de agua por hora, por lo cual se picaron aquellas, pasando el resto de la noche que con un chubasco quedó en calma, siendo las mareas muy gruesas del mismo viento, dando el buque terribles bandazos, teniendo la caja llena de agua a cada momento:

Y amaneciendo del mismo modo el día treinta, continuando con mareas gruesas, chubascos, vientos variables, embarcando mares por los costados del buque y haciendo agua., por la cual tuvieron que picar las bombas en diferentes jornadas con más o menos prontitud, según la fuerza de la vía de aquellas:

Hasta el amanecer del día veintiuno de Enero, en que el viento abonanzó, la mar fue más moderada del primer cuadrante y poca del segundo, trabajando mucho menos el buque que en los días anteriores, aunque picando las bombas cada media hora:

Continuando sin novedad este día y el veinte y dos, amaneciendo el veinte y tres con cielo y horizontes cargados, viento poco y variable, mucha mar del primer cuadrante y Este, picando las bombas de hora en hora, pues el buque tomaba siete pulgadas por hora:

Y continuando sin novedad el resto del día y la noche, amaneciendo el veinte y cuatro con cielo y horizontes despejados, viento poco y mar moderada del Este y primer cuadrante, anocheciendo con cielo de nubes y horizontes chubascosos, mar del Este y primer cuadrante, amaneciendo el veinte y cinco con cielos y horizontes chubascosos, mar muy gruesa del Norte y moderada del primer cuadrante:

Anocheciendo cielo claro y horizontes chubascosos, viento recio con chubascos y mar tendida y algunas veces arbolada del Norte y regular del primer cuadrante, empezando el buque a trabajar bastante y embarcándosele algunas mares en cubierta y las bombas picándolas de media en media hora:

Continuando así hasta el veintisiete, en que amaneció con la mar más moderada, tomando el buque siete pulgadas de agua por hora, picándose las bombas de hora en hora, quedando el calma y sin gobierno y amaneciendo el veinte y ocho con cielos y horizontes calmosos, en calima y sin gobierno, mar del Norte y primer cuadrante, terminando el día sin novedad:

Y amaneciendo el día veinte y nueve con cielo y horizontes entreclaros, viento fresco y mar llana, tomando el buque menos agua que en los días anteriores, por lo cual se picaban las bombas cada dos horas, anocheciendo dicho día con cielo y horizontes de celajería, viento del cuarto cuadrante:

A las doce, vista a la tierra, por reconocerse a las quince horas en que desde la verga juanete se vio la luz del faro de Estaca de Vares, amaneciendo el treinta a la vista de dicha luz y tierra conocida, viento fresco, mucha mar del cuarto cuadrante y marejada del viento, cielo y horizontes despejados:

Siguiendo navegando a la vista de tierra con el viento calmado y rolando al segundo cuadrante, anocheciendo este día a la vista de tierra con cielo y horizontes toldados, mucha mar del cuarto cuadrante y muy poco viento, pasando el resto de la noche sin novedad:

Amaneció el día treinta y uno, con muy poco viento y muy variable, mar gruesa del cuarto cuadrante, cielo y horizontes calmosos, continuando casi en calma a la vista de tierra sin poder reconocerla, por estar horizonte muy empolvado, pasando así toda la tarde del mismo modo:

Anocheciendo dicho día a la vista de tierra, cielo y horizontes calurosos, ventolinas flojas y muy variables, y mucha mar del cuarto cuadrante, dándose vista al poco tiempo a la luz del Cabo Bustu, pasando la noche con muy poco viento y a la vista de luces conocidas:

Que el día primero del presente mes y año amanecieron a la vista del Cabo de Peñas, y desde este día hasta el cinco continuaron navegando sin novedad, viéndose las luces del Cabo de Peñas, la de Ribadesella, Cabo Lastra, el Faro de San Vicente de la Barquera, y el Cabo de Cabo Mayor, en que amanecieron a la vista de Santoña y Castro, embarcándose a las ocho de la mañana el práctico de Bilbao:

Siguiendo navegando bajo sus órdenes de vuelta en vuelta por no haber agua en la barra, hasta el Mediodía que se situaron al Sur 50° Este del Cabo Machichaco y al Sur 72° Oeste de la Punta del Caballo de Santoña, quedando en calma, sin gobierno, a la vista de tierras conocidas, bajo las órdenes del práctico:

Que anocheció este día con viento muy flojo y variable, mar del Noroeste, cielos claros y horizontes calmosos, a la vista de luces conocidas, de vuelta en vuelta bajo las órdenes del práctico, pasando la noche con ventolinas muy variables y sin novedad:

Que amaneció el día seis con cielo y horizontes entreclaros, ventolinas muy flojas y variables, mucha mar del cuarto cuadrante, a la vista de tierra conocida, bajo las órdenes del práctico, continuando así el día y casi en calma; por la tarde empezó a bajar el barómetro, pasando ésta sin novedad:

Que anocheció a la vista de luces conocidas, y a las seis entabló el viento por el tercer cuadrante y cerró en aguas, pasando la noche de vuelta en vuelta bajo las órdenes del práctico:

Que amanecieron a la vista de tierra conocida, viento fresco y variable del segundo cuadrante y Sur, el barómetro mucha del cuarto cuadrante, y por no haber agua en la barra para situar en el puerto de su destino, bajo las órdenes del práctico, y antes de que se les cerrasen todos los puertos aprovechando la marea determinaron arribar a Santoña para esperar las mareas:

Que a las nueve de la mañana del día siete se embarcó el práctico de Santoña, siguiendo gobernando en dirección al puerto bajo sus órdenes, hasta las diez que fondearon con las anclas y veinte y dos brazas de cadena de cada una, quedando fondeados en este puerto:

Y en su consecuencia protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que puedan tener la mercancías y el buque, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos, y demás que haya lugar se da por terminada esta acta.”

Fueron testigos de lo declarado en la protesta, Don Pedro Rocillo Ochoa y Don Enrique Steven de la Vega, vecinos de Santoña.

301.- GOLETA “AVANCE”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Carl Bachesland

Arqueo: 112 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Christiansund (Noruega) - Bilbao

Carga: Bacalao

A. H. R. C. Legajo 7608 – 1880

El día 16 de febrero de mil ochocientos ochenta, compareció en Santoña ante el Notario del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, Carl Bachesland, capitán de la goleta noruega mercante “**Avance**”, de la matrícula de Christiansund, porte de ciento doce toneladas, acompañado del intérprete Don Carlos Albo Kay, mayor de edad, vecino de Santoña y profesor de idiomas del Colegio de San Juan Bautista de dicha Villa, quien declaró lo siguiente:

“Que estando la goleta de su mando sana de quilla y costados, compuesta de seis individuos de tripulación incluso el mismo capitán, provista de todo lo necesario así como sus aparejos para navegar, y con cargamento general de bacalao, salió de Christiansund el diez y siete de Enero próximo pasado para Bilbao, continuando su viaje sin novedad hasta el siete del presente mes, en que el tiempo y la mar se pusieron malos, con viento Oeste Sudeste:

Que a las nueve de la mañana del mismo día notó que el palo trinquete estaba roto aunque sin caer a la banda, continuando el tiempo y la mar malos, hasta el día once, en que el temporal se hizo al Noroeste aumentando la mar, por lo cual el buque trabajaba mucho y embarcaba grandes golpes de agua:

Siguiendo el temporal hasta el día tres que se presentó frente a la barra de Bilbao, izando bandera de práctico, el que no se presentó; bordeando delante de dicha barra siempre con la bandera de práctico, sin que éste se presentase, hasta el día quince en que se hizo rumbo a Santoña, entrando en su puerto en el mismo día a las diez de su mañana.

Y en su consecuencia protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare perjuicio por las averías que pueda tener la goleta de su mando y la mercancía, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de lo manifestado, Don Enrique Steve de la Vega y Don José Rocillo Fernández, vecinos de Santoña.

302.- BARCA “SKIBLADUER”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Christian Hutts Thiis

Arqueo: 384 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: New York - Bilbao

Carga: Alcohol, alubias, maíz y tocino.

A. H. R. C. Legajo 7608 - 1880

El 16 de marzo de 1880 compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual y Rodríguez, Notario del Ilustre Colegio Territorial de Burgos, vecino de Santoña, Christian Hutts Thiis, capitán de la barca noriega mercante “**Skibladuer**” de la matrícula de Risaen, y porte de trescientas ochenta y cuatro toneladas, acompañado del intérprete Don Carlos Albo Kay, natural de Burdeos y vecino de Santoña, de treinta y un años de edad, viudo y profesor de idiomas del Colegio de San Juan Bautista de Santoña, y dicho capitán noruego declaró lo siguiente:

“Que estando la barca de su mando sana de quilla y costados, compuesta por diez individuos de tripulación incluso él mismo, y provista de todo lo necesario así como sus aparejos para navegar, recibió a su bordo en el puerto de New York cargamento de alcohol, alubias, maíz y tocino con destino al de Bilbao, saliendo de aquel puerto el ocho de Febrero próximo pasado con buen tiempo:

Navegando sin novedad hasta el día diez y siete del mismo, en que el viento se hizo al Sur Oeste huracanado, con mar muy gruesa, recibiendo muchos golpes de mar que rompiendo sobre un bote que estaba colocado sobre los cuarteles del medio le hizo pedazos, destrozando también la lona embreada que cubría dichos cuarteles, el botalón de bauprés con dos foques y el aparejo, rompiendo tres cristales de la Cámara, la cual embarcó mucha agua:

El mismo golpe de mar hizo correr la carga sobre babor saltándose una verga de cubierta, que estropeó mucho la obra muerta:

Que el día diez y ocho continuó el tiempo lo mismo, y el día diez y nueve aunque muy fuerte el viento, se hizo al Norte y calmó un poco la mar:

Que el veinte siguió mejor el tiempo, continuando bueno hasta el día once del corriente que se presentó en la barra de Bilbao, delante de la cual estuvo fondeado con bandera izada para llamar al Remolcador, que no se presentó hasta el catorce, en que siendo las mares muertas y no pudiendo cruzar dicha barra, zarpó para este puerto de Santoña donde fondeó sin novedad en el día de ayer a las cuatro de la tarde:

En su consecuencia protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que pueda tener el cargamento y el buque de su mando, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de lo declarado por el capitán noruego, Don Enrique Steva de la Vega y Don Agapito Santa Marina y Prida, vecinos de Santoña sin tachar legal para hacerlo, según aseguran.

AÑO 1881

303.- BARCA “LINDERMAL”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Elías Larsen

Arqueo: 536 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Brunswick (Alemania) - Bilbao

Carga: Madera

A. H. R. C. Legajo 7610 – 1881

El 8 de julio de 1881, compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual Rodríguez, Notario del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, el Señor Elías Larsen, capitán de la barca noruega “**Lindermal**”, de la matrícula de Farsund, porte de quinientas treinta y seis toneladas, acompañado por Don Juan José Albo Kay en calidad de intérprete, quien manifestó lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano de quilla y costados, provisto de todo lo necesario incluso sus aparejos para navegar, y con once individuos de tripulación, incluso el mismo Capitán, recibió a su bordo en el punto de Bruswick cargamento general de madera con destino a Bilbao, saliendo de dicho puerto con viento favorable el veinte de Mayo del presente año:

Que el veinticinco y veintiséis del mismo mes tuvieron un fuerte temporal de viento Nordeste al Este con mucha mar aunque sin perjuicio ninguno del Barco:

Del nueve al diez de Junio sufrieron otro temporal de viento del Sudeste al Sudoeste recostándose el Barco a la banda babor, en cuya posición continuó navegando por algún tiempo y sin que esto causase ninguna novedad en el Barco:

Que continuaron navegando sin cosa particular que anotar hasta el seis de Julio en que estuvieron a la vista de Santoña, y que habiendo tomado el Puerto de Bilbao, el cual le manifestó la imposibilidad de que el Buque pueda pasar la barra de este Puerto con los diez y ocho pies de Calado que tenía, y por tanto se hallaba en la necesidad de arribar al Puerto de Santoña para aligerar la carga, lo cual lo verificó el siete a las nueve de la mañana, llevando a bordo los Prácticos de Bilbao y Santoña, fondeando en la Bahía de este último puerto, donde continúa:

En su consecuencia, y siendo las ocho de la mañana verifica ante mí la expresada protesta con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le para ningún perjuicio por la averías que puedan tener el Buque y la mercancía, y haciendo las protestas necesarias contra los Mares, Vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de la declaración del capitán noruego, Don Manuel Solana Martínez y Don Mariano Martínez Vicente, vecinos de la Villa de Santoña.

304.- BARCA "ERUSTMARIA"

Nacionalidad: Noruega

Capitán: E. Sovensen

Arqueo: 283 toneladas

Origen – Destino: Ljuesue (Noruega) - Bilbao

Carga: Tablas y tablones

A. H. R. C: Legajo 7610 - 1881

El primero de septiembre de mil ochocientos ochenta y uno, compareció ante el Notario de la Villa de Santoña, E. Sovensen, capitán de la barca noruega “**Erust Maria**”, de la matrícula de Avenial y porte de doscientos ochenta y tres toneladas, acompañado por Don Carlos Albo Kay, intérprete, mayor de edad, casado, vecino de Santoña y profesor de idiomas del Colegio de San Juan Bautista de la misma Villa, el cual declaró lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto con todo lo necesario para navegar, y nueve individuos de tripulación contado el capitán, recibió a su bordo en el puerto de Ljuesu cargamento de tablas y tablones con destino al de Bilbao, saliendo de aquel puerto el primero de Julio:

Que durante toda la navegación ha sufrido muy malos tiempos, con grandes mares que barrían la cubierta y vientos fuertes que hacían trabajar mucho al buque:

Que el veinte y tres del mismo mes de Julio, a eso de la media noche, se observó el faro de Cuysant en Sur Sur Este media Este, distancia ocho minutos, y siendo el tiempo variable con chubascos, y la mar gruesa:

Que el veinticuatro del propio mes, el viento que era muy fuerte continuó creciendo, engrosando mucho la mar, por lo que mandó menguar los velachos, el mayor y el trinquete:

Que el veinticinco y hora de las doce, y con viento Suroeste, reinó una tempestad con lluvia y niebla, siendo grande la mar:

Que a la una y media de la tarde de dicho día veinticinco, la tempestad se desarrollaba en toda su fuerza, barriendo el mar la cubierta del buque y estando las obras muertas de este continuamente debajo del agua:

Que invadía y entraba el agua en la barca en la situación en la barca con abundancia, a causa de la navegación:

Que siendo imposible navegar en la situación en que el buque se encontraba y temiendo que si sotaventaban podría el temporal arrojarlos a la costa, se formó consejo de mar en el cual se decidió echar al agua parte de su cargamento; así se hizo, botando el que se hallaba sobre cubierta y a sotavento, salvando de esta manera el buque y el resto de la carga, teniendo que estar continuamente picando las bombas:

Que el veintinueve de Agosto a las tres de la mañana se calmó el viento, continuando la navegación sin más novedad, hasta el treinta de Agosto en que a las diez de la mañana vino a bordo el práctico de Bilbao, haciéndose a la vela para la barra de dicho puerto, según disposición del mismo:

Que no habiendo agua bastante para entrar en Bilbao, pusieron el rumbo al Puerto de Santoña por disposición del mencionado práctico, en el día treinta y uno de Agosto a las tres de su tarde; y a las ocho de la noche entró en Santoña, teniendo a su bordo el práctico de su puerto, dando fondo, según su disposición, con las dos anclas de popa y treinta brazas de carena:

En su consecuencia, siendo las once de la mañana, verifica ante mí la presente protesta con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que pueda tener el buque y el cargamento, y especialmente con que pueda haber cerrado la entrada de las aguas, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de lo declarado por el capitán noruego, Don Manuel Cagigas Ganzo y Don Manuel Solana Martínez, vecinos de Santoña.

305.- GALEOTA “MARIE CHRISTINE”

Nacionalidad: Danesa

Capitán: N. E. Bonnoly Khe

Arqueo: 60 toneladas

Origen – Destino: Harnsfojon (Dinamarca) – Bilbao

Carga: Bacalao

A. H. R. C. Legajo 7610- 1881

El día de de septiembre de mil ochocientos ochenta y uno, compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual Rodríguez, Notario del Ilustre Colegio Notarial de Burgos, el Señor N. E. Bonnoly Khe, capitán de la galeota danesa “**Marie Christine**”, de sesenta toneladas de arqueo, acompañado por el intérprete Don Carlos Albo Kay, el cual manifestó lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto con todo lo necesario, incluso sus aparejo, s para navegar, y cinco individuos de tripulación, incluso el mismo capitán, recibió a su bordo del puerto de Harnsfojon cargamento de bacalao con destino al de Bilbao:

Saliendo de aquel puerto el veintitrés de Agosto del corriente año con buen tiempo, y con el cual continuó navegando hasta los primeros días de Setiembre, en que habiéndose aquel hecho malo así como la mar y reinando el viento al Sudeste, hizo el barco agua, por lo que tuvieron que picar continuamente la bomba:

Que después, habiendo abonanzado el tiempo siguieron su derrotero hasta el día veintiuno, en que por la gruesa mar, viento duro del Noroeste y no tener a bordo el práctico de Bilbao, tuvo por necesidad que recalcar al puerto de Santoña para salvar el buque y la tripulación, entrando en dicho puerto en el día de hoy a las dos de su mañana:

En su consecuencia, siendo las cinco de la tarde, verifica ante mí la protesta con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le para ningún perjuicio por las averías que puedan tener el buque y el cargamento, y

especialmente las que puedan haber causado la entrada de las aguas, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar:

Fueron testigos de lo manifestado por el capitán danés, Don Manuel Solana Martínez y Don Mariano Martínez, vecinos de Santoña”.

306.- BARCA “ROBERT”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: M. Larsen

Arqueo: 183 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Viburg (Finlandia) – Bilbao

Carga: Madera de pino

A. H. R. C. Legajo 7610 – 1881

El día 30 de septiembre de mil ochocientos ochenta y uno, compareció ante el Notario del Ilustre Colegio Notarial de Burgos con residencia en Santoña, el Señor M. Larsen, capitán de la barca noruega “**Robert**”, acompañado por el intérprete de dicho puerto, Don Carlos Albo Kay, y dicho capitán declaró lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando sano y estanco de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos para navegar y siete individuos de tripulación, contado el mismo Capitán, recibió a su bordo en el puerto de Viburg, Finlandia, cargamento de madera de pino con destino al de Bilbao, saliendo de aquel puerto el veinticinco de Agosto del corriente año con buen tiempo:

Con el cual siguió así navegando sin contratiempo alguno hasta el dos de Setiembre en que la Mar se hizo muy gruesa, siendo el viento del Este, por lo que daba el Buque grandes bandazos, recibiendo algunos golpes de mar sobre cubierta y teniendo que picar las bombas por hacer la barca agua, aunque poca:

Que el día cuatro del mismo mes, y habiendo abonanzado el tiempo siguieron navegando sin novedad hasta el veintiuno, en que a las ocho de la noche el viento saltó al Este Sudeste y huracanado, viéndose obligados a aferrar las velas, continuando de la misma manera hasta las doce, en que el tiempo volvió a abonanzar, por lo que continuó el buque navegando sin novedad:

Que el veintiocho del mismo, el viento saltó al Este haciendo el buque alguna agua, hasta en veintinueve en que tomando el práctico de Santoña entró en este puerto a las ocho de la noche:

En su consecuencia, siendo las siete de la mañana verifica delante de mí la presente protesta con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las Averías que puedan tener el Buque y el cargamento.”

Fueron testigos de lo manifestado por el capitán, Don Manuel Solana Martínez y Don Manuel Gamalo Trulles, vecino de la Villa de Santoña.

307.- BARCA “FREY”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: H. T. Jacobssen

Arqueo: 311 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen - Destino: Calise (?) – Bilbao

Carga: Madera

A. H. R. C. Legajo 7610 – 1881

El catorce de octubre de mil ochocientos ochenta y uno, compareció en Santoña, ante el Notario del Colegio Notarial de Burgos, el Señor H. T. Jacobssen, capitán de barca “**Frey**” de la matrícula de Arabela, acompañado

del intérprete Don Carlos Albo Kay, profesor de idiomas del Colegio de San Juan Bautista de Santoña, cuyo capitán declaró lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando, de trescientas once Toneladas, sano de quilla y costados, marinado y provisto con todo lo necesario, incluso sus aparejos para navegar y nueve individuos de tripulación contado el mismo Capitán, recibió a su bordo en el puerto de Calise cargamento de madera con destino al de Bilbao, saliendo de aquel puerto el diez de Setiembre con buen tiempo:

Y que habiendo sufrido durante la navegación muy malos tiempos, fuertes vientos y grandes mares que barrián la cubierta del buque haciéndole trabajar mucho, especialmente en los días del trece al veintiuno de Setiembre:

Y que habiendo tomado el puerto de Santoña y temiendo el expresado Capitán que el cargamento pueda haber sufrido avería, verifica en su consecuencia ante mí la presente protesta, con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que puedan tener el buque y el cargamento, y especialmente las producidas por la entrada de las Aguas; y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de lo declarado por el expresado capitán, Don Enrique Steva de la Vega y Don Mariano Martínez Vicente.

308.- BARCA “KREON”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Julino Maurinicio Jenssen

Arqueo: 446 toneladas

Origen – Destino: Sundswal - Bilbao

Tripulación: 12 marineros

Carga: Madera

A. H. R. C. Legajo 7610 - 1881

El 14 de octubre de mil ochocientos ochentay uno, compareció en Santoña ante el Notario del Ilustre Colegio Notarial de Burgos, el Señor Jenssen, capitán de la barca noruega “**Kreon**”, de la matrícula de Arendal, acompañado por Don Carlos Albo Kay, intérprete del puerto de Santoña, quien manifestó lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando, de cuatrocientas cuarenta y seis toneladas, sano de quilla y costados, marinado y provisto con todo lo necesario, incluso sus aparejos, para navegar, y doce individuos de tripulación contado el mismo Capitán, recibió en el puerto de Sundswal cargamento de madera con destino al de Bilbao, saliendo de aquel puerto el quince de setiembre con buen tiempo:

Que el veintiuno del mismo arreció el viento Este Sur Este, con gruesa mar viéndose obligado a fondear a cinco millas de Copenhague; el barco hacía un poco de agua, permaneciendo en la misma situación hasta el veintitrés a las dos de la tarde, hora en que calmó el viento, siguiendo el rumbo sin novedad hasta Elsingone, donde a causa de la oscuridad fondeó el mismo día veinticuatro a las nueve de la noche:

El veinte y cuatro siguió de nuevo sin novedad hasta en veintiséis, que fondeó en Arendal, permaneciendo hasta el dos de Octubre que dio vela con buen tiempo, siguiendo su rumbo sin novedad, y hasta el cuatro de octubre que haciendo el viento al Este y mar gruesa, recibió muchos golpes de mar sobre cubierta, y estorbando mucho al buque.

El siete volvió a escorar el buque no obteniendo agua en las Bombas, volviendo a enderezarle después, y siguiendo sin novedad hasta el día nueve en que se hizo el viento al Norte muy duro, recibiendo continuos golpes de mar sobre cubierta trabajando mucho el Buque:

Que el día diez el tiempo se hizo bueno, siguiendo navegando sin novedad hasta el trece del presente mes, que se presentó delante del puerto de Santander, y tomando puerto a las nueve de la mañana, con el cual siguió hasta el puerto de Santoña donde fondeó el mismo día a las siete de la noche:

En su consecuencia, siendo las cinco de la tarde verificada ante mí la presente protesta, con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare perjuicio por las averías del buque y el cargamento, y especialmente las producidas por la entrada de las aguas, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de lo declarado por el capitán noruego, Don Enrique Steva de la Vega y Don Mariano Martínez Vicente, vecinos de Santoña.

309.- BARCA “CATHARINE”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: A. S. Thorstensen

Arqueo: 319 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Sundsvall – Bilbao

A. H. R. C. Legajo 7610 - 1881

El quince de noviembre de mil ochocientos ochenta y uno, compareció ante el Notario del Ilustre Colegio Notarial de Burgos, el Señor Thorstensen, capitán de la barca noruega “**Catharine**”, de la matrícula de Arendal y porte de trescientas diecinueve toneladas, acompañado de Don Carlos Albo Kay, intérprete del puerto de Santoña, vecino de dicha Villa, y dicho capitán manifestó lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos, para navegar, y diez individuos de tripulación contado el mismo Capitán, recibió a su bordo en el puerto de Sundsvall carga de madera con destino al de Bilbao:

Saliendo de aquel puerto el día veinte de octubre del presente año con mal tiempo por lluvia y más gruesa, que barría la cubierta, siguiendo malo el tiempo hasta el día treinta y uno en que el viento se hizo huracanado al Sur, perdiendo una vela:

El día dos de Noviembre abonanzó, viniendo el viento al Este, siguiendo con él su rumbo gasta el doce, que tomó el práctico de la barra de Bilbao a las ocho de la mañana, y no habiendo agua suficiente en la barra se dirigió y entró en este puerto de Santoña, donde continúa fondeado:

Que en consecuencia verifica ante mí la presente propuesta con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no la pare ningún perjuicio por las averías que puedan tener el buque y el cargamento, y especialmente las causadas por la entrada de las aguas, y haciendo las protestas necesarias contra las mares, vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de lo manifestado por el capitán noruego, Don Manuel Solana Martínez y Don Enrique Steva de la Vega, vecinos de Santoña.

310.- BERGANTÍN GOLETA “BASCHE”

A. H. R. C. Legajo 7610 - 1881

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Benito Urízar Ondara

Arqueo: 251 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Londres – Santander

Carga: Brea

A. H. R. C. Legajo 7610 - 1881

El día veintidós de diciembre de mil ochocientos ochenta y uno, compareció ante el notario del Ilustre Colegio Notarial de Burgos en Santoña, Don Benito de Urízar Ondara, natural de Ibarrañuelua y vecino de Busturia, provincia de Vizcaya, capitán y piloto del bergantín goleta “**Basche**”, el cual manifestó lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando, el Bergantín Goleta “**Basche**”, de la matrícula de Bilbao, porte de doscientas cincuenta y una toneladas y nueve individuos de tripulación, incluso el mismo Capitán, sano de quilla y costados, marinado y provisto con todo lo necesario, incluso sus aparejos, para navegar, recibió a su bordo en el

puerto de Londres cargamento general de Brea con destino al de Santander, dando vela con tiempo favorable el día diez de Noviembre:

Y por haber sufrido muy mal tiempo y mucha mar estuvo fondeado en Deal; salió a la vela y volvió al mismo fondeadero por el mal tiempo, permaneciendo en él hasta el día veintiocho del mismo mes que se dio de nuevo a la vela, y por los fuertes temporales y mucha mar arribó a Ryde el tres de Diciembre, donde permaneció hasta el día once del mismo mes que se dio a la vela navegando con mal tiempo, y habiendo sufrido grandes temporales y mucha mar durante la travesía:

Y no pudiendo coger el puerto de Santander por haber perdido en los temporales sufridos las velas principales, como son Trinquete, Trinquito, foque, Estay, mayor, y caer a Sotavento de dicho puerto por causa de los grandes temporales y mares tremendas del O.N.O. y N.O., determinó con deliberación de la tripulación arribar al puerto de Santoña, a donde llegó por haber sido auxiliado por dos lanchas tripuladas por cuarenta hombres, el día veintiuno de Diciembre a las tres de la tarde en que dio fondo:

Y en consecuencia, siendo las once de la mañana verifica ante mí la presente protesta con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no la pare perjuicio por las averías que puede tener el cargamento y las sufridas por el Buque de su mando, y haciendo las protestas necesarias contra las mares, vientos, y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de lo declarado por el capitán, Don Manuel Solana Martínez y Don Manuel Garrido, vecinos de Santoña.

AÑO 1882

311.- BARCA “CELESTINA”

Nacionalidad: Austriaca

Capitán: Señor Stangher

Arqueo: 468 toneladas

Tripulación 11 marineros

Origen – Destino: Nueva York – Bilbao

Carga: Petróleo y alcohol

A. H. R. C. Legajo 7611 - 1882

El veintitrés de febrero de mil ochocientos ochenta y dos, compareció ante el notario de Santoña, el Señor Stangher, capitán de la barca austriaca **“Celestina”**, de la matrícula de Finnie y porte de cuatrocientas sesenta y ocho toneladas, acompañado del intérprete del puerto de Santoña, Don Carlos Albo Kay, cuyo capitán declaró lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos, para navegar y once individuos de tripulación; recibió a su bordo en el puerto de New York cargamento de petróleo y alcohol con destino al de Bilbao, saliendo de dicho puerto el veintisiete de Enero con buen tiempo:

Que así continuó navegando hasta el primero de Febrero, en que la mar se hizo muy gruesa y el viento saltó duro al Noroeste, Oeste, Suroeste, por lo que el buque trabajó muchísimo haciendo poca agua y arrojando la bomba agua y petróleo:

Que el tiempo siguió en el mismo estado, hasta el diez y seis en que el viento calmó y la mar quedó más tranquila, continuando su rumbo a Bilbao en cuya barra se presentaron el día diez y nueve:

Que tomaron práctico, el cual aseguró había agua bastante, pero que la salida no interrumpida de Vapores impidió la entrada, teniendo que venir al puerto de Santoña, donde fondearon el veintidós:

Que habiendo sufrido muchísimo el Buque durante diez y seis días de temporal, y arrojando petróleo la bomba, teme el compareciente se hayan roto algunos envases:

En su consecuencia verifica ante mí la presente protesta, con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pase ningún perjuicio por las averías que puedan tener el buque y el cargamento, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, viento y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de la declaración del capitán austriaco, Don Enrique Steva de la Vega y Don Manuel Solana Martínez, vecinos de Santoña.

312.- CORBETA “MARÍA VICTORINA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Romualdo Méndez Pérez

Arqueo: 212 toneladas

Tripulación: 9 marineros y un pasajero

Origen – Destino: Burdeos (Francia) – La Habana

Carga: General

A. H. R. C. Legajo 7611 – 1882

El veintisiete de Abril de mil ochocientos ochenta y dos, compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual y Rodríguez, notario del Ilustre Colegio Notarial de Burgos con residencia en Santoña, Don Rosendo Méndez Pérez, mayor de edad, casado, vecino de Viavélez, provincia de Oviedo y capitán de la corbeta mercante española nombrada “**María Victorina**”, de la matrícula de Santander, el cual manifestó lo siguiente:

“Primero: Que hallándose el Buque de su mando, de doscientas toneladas de arqueo, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos, para navegar, sano de quilla y costados, y nueve individuos de tripulación, incluso el mismo Capitán y un pasajero, recibió a su bordo en el puerto de Burdeos cargamento general con destino al de la Habana:

Que salió de dicho Puerto de Burdeos el día veinticinco de marzo con buen tiempo, y habiendo pasado varias vicisitudes durante su navegación y arribado a este puerto, verifica su presentación en el día de hoy y hora hábil, a fin de verificar después y ampliar la correspondiente protesta:

Tercero: Que la arribada a este puerto la verificó en el día de hoy y hora de las dos de la tarde, en que pudo saltar a tierra después que la Sanidad le dio entrada:

Y con objeto de verificar después la protesta correspondiente, se levantó esta acta de apunte, siendo testigos Don Patricio Cuesta Gómez y Don Manuel Solana Martínez, de esta vecindad.”

313.- BERGANTÍN - GOLETA “GIOVANNI TOVI”

Nacionalidad: Italiana

Capitán: Faggioni Giovanni

Arqueo: 191 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Avenza (Italia) – San Sebastián y Bilbao

Carga: Mármoles

A. H. R. C. Legajo 7613 – 1882

El veintisiete de setiembre de mil ochocientos ochenta y dos, compareció ante el notario de la Villa de Santoña, Faggioni Giovanni, capitán del bergantín goleta italiana “**Giovanni Tovi**”, de la matrícula de Spezia y porte de ciento noventa y una toneladas, acompañado de Don Carlos Albo Kay, intérprete del puerto de Santoña, y dicho capitán declaró lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos para navegar, y diez individuos de tripulación, contado el mismo Capitán, recibió a su bordo en el puerto de Avenza cargamento de mármoles con destino al de San Sebastián y Bilbao, saliendo de dicho puerto el diez de Agosto con buen tiempo, siguiendo este hasta el veintinueve que salió del Estrecho de Gibraltar, en que el viento se hizo variable, y la mar continuó bella hasta el tres de Setiembre:

Que el mismo día tres tuvieron mar gruesa y viento duro del Norte, bordeando con poco aparejo, porque el Buque sufria mucho con los bandazos:

Que el tiempo siguió hasta el diez y ocho, en que el viento calmó pero la mar continuó gruesa dando el Buque fuertes bandazos y rompiéndose una borda del palo trinquete, por lo que en vista del mal estado del tiempo y con el fin de reparar la avería arribó a Muros a las tres de la tarde del diez y nueve, donde fondeó:

Que a las diez de la mañana del veintitrés, después de reparada la avería y con buen tiempo, salió de Muros con rumbo a su destino, y el veinticuatro cambió el viento al Sur Oeste calma y mar gruesa, dando el Buque tan fuertes bandazos y balances que es de suponer haya roto algo de la carga:

Que el veinte siguió al Sur Oeste con la mar gruesa rumbo al cabo Vilano (Villano) siempre en vista del Ferrol y de toda la costa, a distancia de dos leguas:

Que el veintiséis siguiendo el tiempo malo y oscuro, y estando a la vista del Monte de Santoña determinó arribar a dicho puerto, donde tomaron el práctico y fondearon a las dos de la tarde del mismo día:

Que en consecuencia, y siendo las doce del día verificó ante mí la presente protesta con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que puedan tener el Buque y el cargamento; y haciendo las protestas necesarias contra los mares, viento y demás.”

Fueron testigos de la declaración del capitán italiano, Don Manuel de Solana Martínez y Don Enrique Steva de la Vega, vecinos de Santoña.

314.- VAPOR “NORTH BOSON”

Nacionalidad: Ingresa

Capitán: Willian Bellacott

Arqueo: 484 toneladas

Tripulación: 15 marineros

Origen – Destino: Bilbao – Nueva York

Carga: Mineral de hierro

A.H.R. C. Legajo 7613- 1882

El tres de diciembre de mil ochocientos ochenta y dos, compareció ante el notario del Ilustre Colegio Territorial de Burgos el Señor John Willian Vellacott, capitán del vapor mercante inglés “**North Boson**”, de la matrícula de Cardiff, de cuatrocientas ochenta y cuatro toneladas, acompañado del intérprete del puerto de Santoña Señor Carlos Albo Kay, manifestando dicho capitán lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso su máquina y aparejos, para navegar, y con quince individuos de tripulación incluso el mismo capitán, tomó cargamento de mineral de hierro en el puerto de Bilbao con destino al de New York:

Que salió de Portugalete a las siete y media de la mañana del día dos del presente mes y año, y tocó sobre el Banco de Portugalete:

Tomó el remolcador “Socorro” para pasar la barra, la cual tocó tres veces con mar gruesa y viento del Noroeste:

Que después que le soltó el remolcador se le enredó un cable en la hélice, tocando el movimiento de la máquina, rompiendo el molinete y viéndose obligado a fondear:

Que el Buque se atravesó a la mar dando tremendos bandazos, inutilizando un golpe de mar un bote, rompiéndose un pescante y perdiendo un cable de siete pulgadas de diámetro y ciento veinte brazas de largo, por lo que hallándose en la situación citada pidió auxilio, viendo el remolcador “San Nicolás” a las cuatro de la tarde, conduciéndole al fondeadero del Fraile en esta costa, en donde dio fondo a las tres de la mañana del día tres, inutilizándose en el remolque dos cables de seis pulgadas:

Que en el día mismo tomó el práctico de Santoña, fondeando en este puerto a las ocho de la mañana de este día, habiendo contratado el Buzo para librarse a la hélice del cable que tiene enredado:

En su consecuencia, siendo las doce del día, protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías sufridas por el Buque:

Y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que hay lugar.”

Fueron testigos de la declaración del capitán inglés, Don Enrique Steva de la Vega y Don Manuel Garrido Trullet, vecinos de Santoña.

315.- BARCA “EMILIE”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Señor Rummelhoss

Arqueo: 427 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Nueva York - Bilbao

Carga: Petróleo

A.H.R.C. Legajo 7613 – 1882

El veinte de diciembre de mil ochocientos ochenta y dos, compareció en Santoña ante el notario del Ilustre Colegio Notarial de Burgos el Señor Rummelhoss, capitán de la barca noruega “**Emilie**”, de la matrícula de Mandal, y porte de cuatrocientas veintisiete toneladas, acompañado por el intérprete del puerto de Santoña Don Carlos Albo Kay, y dicho capitán declaró lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos, para navegar, y once individuos de tripulación contado el mismo Capitán, recibió a su bordo en el puerto de New York cargamento de petróleo con destino al de Bilbao:

Saliendo de dicho puerto el veintiuno de Noviembre con buen tiempo hasta el veintitrés del mismo mes, en que el viento se hizo duro del tercero y cuarto cuadrante, muy variable, con la mar muy gruesa y el Buque fatigando mucho:

Las Bombas daban cada cuatro horas una pulgada de agua mezclada de petróleo:

Este tiempo y situación duraron casi todo el viaje:

El diez y nueve de Diciembre a las nueve de la mañana embarcó el práctico de Bilbao, y no habiendo agua en la Barra hizo rumbo a Santoña, en cuyo puerto fondeó el veinte a las once de la mañana:

En su consecuencia, siendo las cuatro de la tarde de este día protesta ante mí, con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías sufridas por el Buque y su cargamento:

Y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos, y demás que haya lugar, se da por terminada esta acta.”

Fueron testigos de la declaración del capitán noruego, Don Enrique Steva de la Vega y Don Manuel Garrido Trullet, vecinos de Santoña.

316.- BARCA “PADRE E FIGLY”

Nacionalidad: Austriaca

Capitán: Señor Stuk

Arqueo: 422 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen - Destino: Nueva York – Bilbao

Carga: Petróleo

A. H. R. C. Legajo 7613 – 1882

El veinte de diciembre de mil ochocientos ochenta y dos, compareció ante el notario del Ilustre Colegio Notarial de Burgos resiente en Santoña, el Señor Stuk, capitán de la barca austriaca “**Padre e Figly**”, de la matrícula de Orebich y porte de cuatrocientas veintidós toneladas, acompañado por el intérprete de puerto de Santoña, Don Carlos Albo Kay, declarando dicho capitán lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos, para navegar, y once individuos de tripulación contado el mismo Capitán, recibió a su bordo cargamento de Petróleo en el

Puerto de New York con destino al de Bilbao, saliendo de dicho puerto en veintiuno de Noviembre con buen tiempo, hasta el veintidós del mismo mes, en que el tiempo se hizo duro del tercero y cuarto cuadrante muy variable, con la mar muy gruesa y el buque fatigándose mucho:

Que las bombas acusaban cada cuatro horas una y media pulgadas de agua mezclada con petróleo.

Este tiempo y situación duraron casi todo el viaje:

Que el diez y nueve de Diciembre a las nueve de la mañana embarcó el Práctico de Bilbao, y no habiendo agua en la Barra hizo rumbo a Santoña, a cuyo puerto llegó a las once de la mañana del día veinte, en que dio fondo:

En su consecuencia, siendo las cinco de la tarde de este día, protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos sesenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que pueda tener el Buque y el cargamento:

Y haciendo las protestas necesarias contra los mares, viento y demás que haya lugar."

Fueron testigos de la declaración del capitán austriaco, Don Enrique Steva de la Vega y Don Manuel Garrido Trullés, vecinos de Santoña.

AÑO 1883

317.- GOLETA "MANOLITO"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Faveiro y Oliveira

Origen: Destino: Cádiz – Santoña

Carga: Pólvora y lastre

A. H. R. C. Legajo 7614 – 1883

El veintiséis de abril de mil ochocientos ochenta y tres, compareció en Santoña ante el Notario titular de dicha plaza, del Ilustre Colegio Notarial de Burgos, Don José Faveiro Oliveira, vecino de Muros y capitán de la marina mercante, el cual declaró lo siguiente:

“Que a los efectos que corresponda, formaliza la presente acta de ratificación de protesta de mar y me requiere a mí el Notario para que consigne en ella lo siguiente:

Que en su viaje de Cádiz a Muros y a causa del mal tiempo, se vio en la necesidad de verificar en este último puerto auto de protesta de mar, cuyo testimonio presento en este acto y a la letra dice =

“=Número doscientos tres =

En la villa de Muros, y siendo la hora de las dos de la tarde de hoy cuatro de Abril de mil ochocientos ochenta y tres.

*Ante mí Don José María Cereijo y Fernández, Notario del Colegio de la Audiencia de la Coruña, vecino de esta Villa, y testigos que expresan presentes, Don José María Faveiro Oliveira, Capitán de la Goleta “**Manolito**”, de la matrícula de Villagarcía, dijo:*

Que habiendo salido del puerto de Cádiz el quince de Marzo último con mi citado Buque estanco de quilla y costados, y bien apertrechado de todo lo necesario para el Viaje, con carga de pólvora y lastre para el de Santoña, continuaron su viaje sin novedad mayor, hasta la singladura del primero al diez del corriente que, con motivo de los mares gruesos ocasionados por los chubascos de mucha intensidad producidos por el O. N. O., hizo trabajar el buque, causal porque al picar la bomba se notó cantidad de agua, a razón de ocho pulgadas por hora, que iba aumentando, así como el tiempo con muy mal aspecto:

En la singladura siguiente amaneció el día con el mismo viento y muy encapotado, mar gruesa, con todo aparejo largo para variar al rumbo, con cuyas circunstancias pasaron el día aunque procurando montar el Cabo de Finisterre :

Amaneció con viento fuerte, y aferrando el Velacho alto, petifoque y una faja de rizos a la mayor, el temporal les llevó ésta y el velacho bajo, lo cual viendo que se les hacía imposible continuar el viaje sin reponer lo perdido, determinaron en junta arribar a este puerto, por ser el más conveniente y próximo para remediar la avería y donde dieron fondo dadas las cuatro de la tarde de ayer, por estar desde las siete de la

mañana abordando la ría a causa del mal tiempo que se lo impedía; según todo por menor resulta del libro de cuaderno de bitácora, al que se remite:

Presenciales, los tripulantes Manuel Lustres, Diego Lamela y Jesús Ferreira; y enterado del relato que acaba de hacer el Capitán, manifiestan conformes bajo juramento que solemnizaron en legal forma, de que *doy fe* ser cierto y exacto en todas sus partes:

Y por lo tanto, de acuerdo con la mencionada tripulación, a fin de que no sean de su cuenta cualesquiera perjuicio, de mar y daños que puedan resultarles, por las vicisitudes de que dejan dado razón; y no se crea tampoco que su arribada fue voluntaria, protestan contra aseguradores, cargadores, y más que puedan y deban serlo, una y todas las más veces necesarias al efecto que en el caso importen:

El Capitán, para hacerlo constar pide al presente Notario testimonio de este instrumento, que protesta dárselos:

Así lo otorgan y firman los Faveiro y Lamela; no lo hacen los más porque dijeron no saber; siendo testigos Don Clemente Caamaño y Lago, de este pueblo, y Don Pedro Caamaño y Maceiras, de Santa Columba de Caricota, el primero de los que firma por sí y a nombre de los otorgantes que no saben, y ambos sin ocupación, según asientan del conocimiento de partes y testigos, y de lo demás contenido en este instrumento, previa lectura que hizo del mismo, por conformidad de todos, que aprueban. Yo el notario *doy fe* =”

“Que desde que hizo la protesta hasta que fondeó en ese puerto, sobre las doce del día de hoy, no le había concurrido ningún hecho notable digno de notarse.

Y en su consecuencia ratifica la protesta antes inserta con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por la Averías que puedan tener el cargamento y el Buque, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, viento, y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de la ratificación de protesta de mar por el capitán de citada goleta, Don Manuel Solana Martínez y Don Saturnino Rozadilla Cagigas, vecinos de Santoña.

318.- PATACHE “APOLINAR”

Nacionalidad: Española

Capitán: José Ramón González y García Barrosa

Arqueo: 43 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Santander – Llanes

Carga: Cargamento general

A. H. R. C. Legajo 7614 – 1883

El seis de junio de mil ochocientos ochenta y tres, compareció ante el notario de Santoña, Don José Ramón González y García Barroso, de cuarenta y cuatro años de edad, casado y de profesión marino, capitán del patache “**Apolinar**”, de la matrícula de Gijón y porte de cuarenta y tres toneladas, el cual manifestó lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario incluso sus aparejos para navegar, y cuatro hombre de tripulación, recibió a su bordo en el puerto de Santander cargamento general con destino a Llanes, saliendo de dicho puerto de Santander el día cuatro del presente mes a las cuatro de la mañana, con buen tiempo y con dos lanchas de remolque, mar bella y poco viento del Sur Sureste, siguiendo con el mismo viento hasta San Pedro (del Mar):

A las ocho de la mañana roló el poco viento al Oeste Noroeste pero flojo, hasta las tres o cuatro de la tarde que principió una turbonada a descargar agua, y el viento afrescando; siguiendo de esta conformidad a la vuelta del Norte:

A las seis afrescó más el viento y aferraron el pitifoque y vela de Estay y alta; a las nueve el viento se hizo muy duro y la mar gruesa, entrando en el Barco mucha mar del Oeste, por lo que tomaron las Entregallas de la Mayor, aferrando el Velacho Alto:

Que el viento y la mar cada vez iba a más, teniendo a las doce de la noche que arriar el pollancón y el trinquete, quedando con la mayor en todos los rizos, y velacho bajo trinquetilla y foque

A la una de la madrugada del día cinco arriaron el foque, quedando con el velacho bajo y trinquetilla, arriando sobre las doce de la mañana el pico de la mayor para que el Barco orzara:



Patache a toda vela.

Que en este estado recibieron dos fuertes golpes de mar, que llenó el Barco de agua, teniendo que dar a la bomba y conociendo que hacia agua, por lo que a las tres cambiaron la vuelta del Sur y sin dejar de picar la bomba, por la cantidad de agua que tenía el Barco:

A las seis de la mañana reconocieron la tierra, y viendo que les era imposible el entrar en Santander arribaron a este puerto de Santoña, en donde entraron a la una de la tarde del día cinco dando fondo junto a la Dársena:

En su consecuencia, y siendo las once y media de la mañana, protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que pueda haber sufrido el Buque de su mando y el cargamento, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de la declaración del capitán del patache, Don Manuel Garrido Trullet y Don Manuel Solana Martínez.

AÑO 1884

319.- BARCA “FOYALAND”

Nacionalidad: Noruega

Capitán: Andrés F. Foyaland

Origen – Destino: Pensacola - Bilbao

A. H. R. C. Legajo 7617 - 1884

El 14 de Junio de 1884, compareció en Santoña ante Don Pedro Munguira y Ontoria, Notario del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, con residencia en Entrambasaguas y sustituto del Notario de esta villa de Santoña, Don Emiliano de Pascual y Rodríguez, que se hallaba en uso de licencia, el Señor Andrés F. Foyen, de cuarenta y ocho años de edad, casado, natural de Foiberg y capitán de la barca noruega “**Foyaland**”, acompañado del intérprete del puerto de Santoña, Don Carlos Albo Kay, cuyo capitán manifestó lo siguiente:

“Que con fecha treinta y uno de Mayo del presente año, ante el Notario de Santander Don Ricardo Cagigal, formalizó la correspondiente protesta de mar por las averías que pudiera tener el Buque y el cargamento, desde su salida de Pensacola el día diecisiete de Abril último, con cargamento de pino de tea con destino al de Bilbao, y con autorización para tocar en Santander, a cuyo puerto llegó el día treinta y uno de Mayo ya citado, y por las muchas averías que infirió a consecuencia del fuerte temporal:

En su virtud, habiendo llegado a este puerto el día once del actual, y no pudiendo entrar en Bilbao por falta de agua en el “Habra”, me requiere para que manifieste que se ratifique en su todo, en la protesta de mar hecha ante el referido Notario de Santander Don Ricardo Cagigal, con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías sufridas y por las que pueda tener el Buque y el cargamento, haciendo las protestas necesarias a los Mares, vientos y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de la declaración del capitán noruego, Don Manuel Solana Martínez y Don Saturnino Rozadilla Cagigas, vecinos de Santoña.

El mismo día, a continuación de la anterior actuación y en las mismas circunstancias, compareció de nuevo el Capitán Andrés F. Foyaland y manifestó lo siguiente:

“Que en treinta y uno de Mayo del presente año formalizó un acta de protesta ante el Notario de Santander, Don Ricardo Cagigal, por estar su Buque destinado al puerto de Bilbao, en cuyo puerto no puede estar a flote por su mucho calado, y que además le sería imprescindible atravesar la barra por las mareas muertas; y aun cuando fueren vivas no siempre podría estar a flote por su calado, que hubo de formalizar oportuna protesta con fecha diez de Abril último ante el Notario público Don Eduardo Gale Quino, en la que expuso las razones indicadas de imposibilidad de dirigirse a Bilbao ateniéndose al contrato de fletamiento:

En su consecuencia, ratificó dicha protesta hecha en Pensacola y el acta de Santander, teniendo que añadir que habiéndose informado que el puerto más próximo al de Bilbao que pudiera mantener a flote el buque era el de Santoña, salió de Santander el día once del actual a la una de la tarde, llegando a este puerto de Santoña a las siete y media de la misma, desde cuyo puerto ha dado aviso al tenedor del conocimiento, los Señores Don Hilario Sund y Klausen de Bilbao, para que dispusieran entregarse del cargamento, en vista de ser de todo punto imposible

atravesar la barra ni mantenerse a flote en Bilbao en expresado Buque, por su mucho calado y falta de agua:

Cuya ratificación y aclaración hace a fin de que no le pare ningún perjuicio, con arreglo al Código de Comercio.”

Fueron testigos los mismos Don Manuel Solana Martínez y Don Saturnino Rozadilla Cagigas.

El dieciséis de junio comparece el intérprete Don Carlos Albo Kay ante el mismo notario, el cual manifestó lo que sigue:

“Que por Don Pedro Clausen y Hansen, Gerente de la regular colectiva que gira bajo la razón de Hilario Sund y Clausen de Bilbao, se ha conferido poder con fecha diez y seis del actual, para que se presente dicha Sociedad Hilario Sund y Clausen en la cuestión que tiene pendiente referente al cargamento de maderas conducidas por el Buque “**Foyaland**”, según aparece de la primera copia de poder que presenta, otorgado el Bilbao por referido Don Pedro Clausen y Hansen ante el Notario Calixto de Ansuátegui en la fecha citada:

Y en su virtud me requiere para que lo haga al Señor Andrés F. Foyen, Capitán de la Barca “**Foyaland**” que se halla presente, a fin de alegue, determine marchar a Bilbao a hacer entrega del cargamento de madera en la Casa de la referida sociedad, en cumplimiento del contrato de fletamiento para dicho puerto de Bilbao y Casa de los Señores Sund y Clausen.

En su virtud me dirigí al Señor Capitán Andrés F. Foyen y le requerí para que en cumplimiento del contrato de fletamiento marchase con su Buque a Bilbao a hacer entrega del Cargamento en la Casa de los consignatarios Señores Sund y Clausen:

Y enterado de la pretensión del Señor Albo, el expresado Señor Andrés F. Foyen, Capitán de la Barca”**Foyaland**” contestó:

Que no le era posible ni se determinaba marchar a Bilbao con el Cargamento, porque no había agua suficiente para mantener a flote su expresado Buque:

Con lo que termina esta acta, siendo testigos Don Manuel Solana Martínez y Don Saturnino Rozadilla Cagigas de esta vecindad, sin tacha legal para serlo, firmándola el Requeriente Don Carlos Albo, y los dos testigos presenciales, porque no se hallaba conforme con la petición que se le hacía”.

Y, por último, el día 22 de junio, el notario Don Pedro Munguira y Ontoria comunicaba al intérprete Don Carlos Albo que hiciera saber al capitán de la

barca noruega “**Foyaland**”, en nombre y con poder de los Señores Sund y Clausen de Bilbao, que de no pasar a Bilbao con su buque a entregar el cargamento de madera que traía fletada para dicha Casa Sociedad de los Señores Sund y Clausen, según se le izo constar por acta del dieciséis, se le hacía responsable de los daños y perjuicios que pudieran seguirse.

En su consecuencia, de nuevo el Señor Carlos Albo hizo saber al capitán Andrés F. Foyen, cuanto quedaba expuesto de lo que ya se había comunicado, el cual, de nuevo, manifestó que no podía pasar a Bilbao, con lo que terminó la cuestión de momento.

AÑO 1885

320.- GOLETA “CYRIL”

Nacionalidad: Ingresa

Capitán: Charles Ricards

Arqueo: 72 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Londres – Limpias

Carga: Lindente de lino

A. H. R. C. Legajo 7619 - 1885

El veinticinco de enero de mil ochocientos ochenta y cinco, compareció ante Don Emiliano de Pascual y Rodríguez, notario del Ilustre Colegio Notarial de Burgos con sede en Santoña, el Señor Charles Ricards, capitán de la goleta inglesa mercante “**Cyril**”, de setenta y dos toneladas, de la matrícula de Falmouth, acompañado del intérprete del puerto de Santoña Don Carlos Albo Kay, y dicho capitán manifestó lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto de todo lo necesario para navegar, con cuatro hombres de tripulación, salió de Londres con cargamento de lindente de lino para Limpias, consignado a los Sucesores R. de Maortúa y Compañía el día cuatro del actual, llegando a Rasusgate el día diez sin novedad:

Saliendo de Rasusgate el día catorce con buen tiempo, hasta el quince en que el viento se hizo al Sur Este muy fuerte, la mar gruesa y embarcando el Buque mucha agua sobre cubierta, continuando en tan cual estado el tiempo hasta el día diez y ocho en que el tiempo mejoró y la mar se hizo más bella, no ocurriendo novedad y llegando sin novedad a este puerto en el día de ayer, veinticuatro, ignorando si el cargamento había sufrido alguna avería:

En su consecuencia, verifica ante mí la presente protesta, con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, y haciendo las correspondientes protestas necesarias contra los mares, los vientos, y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de la declaración del capitán inglés Don Manuel Solana Martínez y Don Saturnino Rozadilla Cagigas, vecinos de Santoña.

321.- VAPOR “STAMFORD”

A. H. R. C. Legajo 7619 - 1885

Acta de protesta de varios hechos a requerimiento de Don Carlos Albo Kay.

“En la villa y plaza de Santoña, a veintiséis de Enero de mil ochocientos ochenta y cinco, ante mí Don Emiliano de Pascual y Rodríguez, Notario del Ilustre Colegio del Territorio de Burgos, con vecindad y residencia en la misma, comparece:

Don Carlos Albo Kay, de treinta y seis años de edad, casado, Agente Consular de Francia y vecino de esta villa, según aparece de su cédula personal que exhibe y recoge, expedida con el número cuarenta y uno por la Alcaldía del Ayuntamiento de

esta villa, en primero de Setiembre del año próximo pasado, y me requiere hacer constar las siguientes declaraciones y hechos:

Que entrado en este puerto el Vapor Noruego “**Stamford**” el trece del actual, participó al Señor Ayudante de Marina que dicho Buque venía a cargar la caoba procedente del Buque náufrago Noruego “**Brage**”.

Que el Señor Ayudante de Marina le pidió como garantía previa para permitir dicha carga un tercio del valor del cargamento, a lo que no pudo acceder por considerar necesario hacer el documento en dicho valor, de los gastos de salvamento y flete de distancia; quedando ante tan diferencia convencidos en consultar con sus respectivos Superiores sobre dicho asunto, y empezar la carga del “**Stamford**”, que dio principio el quince y continuó sin novedad hasta el veinticuatro, día en que el Señor Ayudante de Marina mandó al cabo de mar a la Dársena, y ordenó a los trabajadores que llevasen las perchas de caoba que estaban en el agua al Vapor, mientras él volviese, haciéndose así:

Que a las once y media del mismo día, visitó el requirente al Señor Ayudante de Marina, el cual le manifestó no permitía continuar la carga si no se oficialaba, asegurándole que el Buque no se despacharía sin zanjar la diferencia sobre la fianza, prometiéndoseles así y cumpliéndolo el requirente, por cuyo motivo siguió la carga:

Mas a pesar de esto, a la una de la tarde se presentó el Señor Ayudante de Marina en la Dársena y prohibió a los operarios echar más piezas al agua, cuya orden fue cumplida:

Que momentos después se presentó el requirente en la Dársena, y enterado de la orden antes expresada rogó al Cabo de Mar fuera a avisar al Señor Ayudante de Marina y le suplicase viniese a la Dársena, donde le estuvo esperando media hora en compañía del Notario autorizante, a quien requirió con tal objeto:

Que viendo no se presentaba fue en unión de dicho Señor Notario a casa del Ayudante de Marina, y en su presencia manifestó que no le satisfaría la comunicación del requirente, pidiéndole nuevamente le garantizase oficialmente que el “**Stamford**” no saldría del puerto de Santoña sin su permiso, lo cual esperaba en su Oficio que en el acto entregó al Señor Albo, que presenta en este acto, y a la letra dice =

“Enterado de su carta oficial de hoy, le hago a V. presente que no habiendo prestado la fianza debida desde el 15 del actual, que el Tribunal

exigió al encargado en esta Villa, Don Carlos Albo, de la Casa de F. de Gana Klak en Bilbao, sobre la caoba que se carga en el Vapor Noruego “Stamford” surto en este Puerto:

Me dirijo a V. como representante de la Nacionalidad del citado Buque, para que se sirva terminantemente decirme si al ponerse al despacho por la dependencia de su ministerio el citado Buque, si su autoridad suspenderá el acto hasta tanto se lleve debidamente por el expresado Tribunal de Marina =

Espero de su fina atención en su citada comunicación =

Dios guarde a V. muchos años =

Santoña, 24 Enero de 1885 =

Juan Maestre =

Señor Agente Consular de Francia y Noruega en esta Villa =

Corresponde ser un Original que rubricado dé valor al compareciente =”

“Que en virtud de dicho Oficio del Señor Albo, prometió cumplir lo que solicitaba el Ayudante de Marina y mandarle nuevo Oficio en dicho sentido; lo cual verificó después, disponiendo en el acto dicha Autoridad de Marina que el Cabo de Mar que se encontraba en su Casa fuese a la Dársena a ordenar continuasen los trabajos de carga, los cuales volvieron a emprenderse:

Que a las cinco se presentó el Cabo del Resguardo y ordenó al Requiere, en nombre del Administrador de la Aduana, que suspendiese nuevamente la Carga, lo cual se efectuó:

Y en su vista, al día siguiente domingo fue a Visitar a dicho Administrador, indicándosele en su domicilio que estaba fuera de Santoña:

Que a las ocho de la noche del mismo domingo veinticinco, mandó a su dependiente Don Manuel Prieto a casa del Administrador de la Aduana, al que preguntó aquel si podía seguirse cargando el lunes:

Contestado que no era posible por haberlo Oficiado el Ayudante de Marina, pidiéndole suspendiese la carga bajo su responsabilidad, confirmándolo así el mismo Ayudante, que en aquel momento se encontraba en casa de dicho Administrador, al

cual el Señor Prieto entregó un oficio firmado por el Compareciente, en que le haría responsable de cuantos perjuicios se siguiesen por su orden de suspender la carga:

Que el lunes veintiséis, toda la gente que por ser forastera ignoraba las órdenes que el compareciente había recibido de suspensión de trabajos, oyeron del carabínero de guardia la de que no podía cargarse por disposición del Administrador de Marina, por cuyo motivo se retiraron inmediatamente todos:

Que a las nueve y media de la mañana del día de hoy, recibió un Oficio del Ayudante de Marina que presenta, y copiado a la letra es como sigue =

“Aprovechando la ocasión de ver a su dependiente en la noche pasada en casa del Señor Administrador de esta Aduana, por él se mande a V. al decir:

Que guardaba revocado el permiso que se conceda el 24 último, para poder continuar la carga si desea V. su continuación, cumpla con prestar la debida fianza, y quedará V. libre para ejercer todas las operaciones sobre el asunto de que se trata =

Dios guarde a V. muchos años.

Santoña, 26 Enero 1885 =

Juan Maestre =

Señor Agente Consular de Francia y Noruega en esta villa =”

Corresponde bien y fielmente con su original, que rubricado devolví al compareciente.

En su consecuencia, y confirmado el Notario Autorizante cuánto al referido relacionado por el Señor Albo, así que este Oficio en garantía al Señor Ayudante de Marina la tercera parte del valor del cargamento, deducidos los gastos:

El requirente protesta ante mí de las estadas causadas que han de causarse, y de cuantos perjuicios sean consecuencia de la suspensión de la carga del “Stamford”, a fin de que por los mismos no le pare responsabilidad alguna, como a las personas por él representadas.

Con lo que se da por terminada esta acta, siendo testigos Don Manuel Solana Martínez y Don Saturnino Rozadilla Cagigas, de esta vecindad, sin tacha legal para serlo, según aseguran.

Y después de leída y aprobada la firman todos, de que doy fe =

Carlos Albo

Manuel Solana

Saturnino Rozadilla

Emiliano de Pascual

Rodríguez

Por fin, el dos de febrero de mil ochocientos ochenta cinco comparecieron ante Don Emiliano de Pascual y Rodríguez , el Capitán del Puerto de Santoña, Don Juan Martín Quetgles , mayor de edad, casado, residente en dicha Villa, en concepto de Autoridad de Marina y representando los derechos de la Armada, de la una parte:

Y de la otra, Don Carlos Albo Kay y Don Ángel Blanco, el primero Agente Consular de Francia, viudo y pensionista el segundo, y ambos vecinos de Santoña, los cuales manifestaron:

“Primero: Que Don Carlos Albo Kay, como representante de la Casa de Agencia de Seguros F. de Gana Clak, en virtud de poderes que la misma le tiene conferidos:

Segundo: Que Don Ángel Blanco también comparece en representación de Don Francisco Abascal Gómez, en virtud también de poder que éste le otorgó por mi testimonio en seis de Noviembre de mil ochocientos setenta y siete:

Tercero: Que en virtud de expediente que se sigue en la Capitanía del Puerto de esta Villa, sobre el salvamento del casco y carga del buque náufrago Noruego “Brage”, se ha exigido por las Autoridades de Marina fianza suficiente a Don Carlos Albo Kay, como representante de los aseguradores y del Consulado de Suecia y Noruega en Bilbao, para responder de los gastos ocasionados y que pudieran seguirse en adelante, hasta la terminación del expediente incoado y su aprobación por las Autoridades superiores:

Cuarto: Que en su consecuencia, Don Carlos Albo Kay deposita en poder de Don Ángel Blanco Sánchez, como representante y Apoderado de Don Francisco Abascal, la cantidad de veintiuna mil ochocientas setenta y seis pesetas, que quedan a disposición de las Autoridades de Marina y a la responsabilidad de dichos gastos, sin que pueda levantarse dicho depósito, y hasta tanto que agotados todos los extremos y acciones que competen a Don Carlos Albo Kay, en nombre de sus representados no solo ante los Tribunales de Marina, sino ante los Tribunales de su jurisdicción, se decida en definitiva la cantidad importe de dichos gastos:

Quinto: Don Carlos Albo Kay se obliga responder en nombre de sus representados F. Gana Clak, de los gastos que pudieran seguirse en adelante y resultantes del expediente ante mencionado, sin perjuicio de las protestas consiguientes y ratificación de la causada por mi testimonio en veintiséis del mes próximo pasado:

Sexto: Don Ángel Blanco Sánchez confiesa haber recibido de Don Carlos Albo Kay en calidad de depósito las veintiuna mil ochocientas setenta y seis pesetas, obligándose en nombre de su poderdante Don Francisco Abascal Gómez, a tenerlos y custodiarlos en su poder, respondiendo de la misma en todo tiempo:

Séptimo: El Señor Don Juan Maestre Quetgles, como Capitán del Puerto de esta Villa y representante de las Autoridades de Marina, acepta el depósito y fianza presentada por el Señor Albo.

Bajo cuyas condiciones los otorgantes se obligan al cumplimiento de lo establecido, bajo la responsabilidad de los gastos y costas que se occasionen.”

Fueron testigos de lo expresado en esta escritura, Don Celestino Martínez Viadero y Don Ignacio Villarías Fernández, vecinos de Santoña.

Pasan los meses, y una vez enviada a Bilbao toda la caoba que transportaba el buque noruego “**Brage**”, que naufragó en Santoña los meses anteriores, se inscribió en esta última escritura un asiento que dice así:

“La anterior escritura se anuló e invalidó por otra de levantamiento de depósito y cancelación de fianza, otorgada en veintiséis de Julio de mil ochocientos ochenta y nueve.

Santoña, veintisiete de Julio de mil ochocientos ochenta y nueve =”

322.- QUECHEMARÍN “EDUARDO”

Nacionalidad: Española

Patrón: Don Agustín Laucirica y Amallovieta

Tripulación: 6 marineros

Origen - Destino: Bayona (Francia) - Santoña

Carga: Tabla

A. H. R. C. Legajo 7619 – 1885

El dieciséis de marzo de mil ochocientos ochenta y cinco, compareció ante el notario de Santoña, Don Agustín Laucirica y Amallovieta, de veintisiete años, casado, patrón del quechemarín “**Eduardo**”, de la matrícula de Bilbao, y vecino de Bilbao, el cual manifestó lo siguiente:

“Que estando el Buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto con todo lo necesario, inclusive aparejos para navegar y seis individuos de tripulación, incluso el compareciente, recibió a su bordo en el puerto de Bayona cargamento de tabla con destino al de Santoña:

Saliendo de dicho puerto a las cuatro de la tarde del día cinco del corriente mes con viento Sur bonancible y mar bella, pero que poco después, el temporal que se desencadenó se hizo tan fuerte que un golpe de mar les llevó más de doscientas tablas, teniendo también que botar al agua parte de dicho cargamento, viéndose obligado a arribar al puerto de Lequeitio el día nueve a las dos de su tarde, donde el compareciente verificó protesta de mar el día diez del corriente a las diez de su mañana, ante el Notario Don Andrés Avelino, de Algorta:

Que después continuó su viaje ya aplacado el mal tiempo, entrando en este puerto en el día de ayer, a las tres de la tarde:

Que en consecuencia, siendo las once de su mañana ratifica ante mí dicha, protesta con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le pare perjuicio por las averías causadas al cargamento, y que pueda tener el Buque, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos, y demás que haya lugar.”

Fueron testigos de la declaración del patrón del quechemarín, Don Manuel de Solana Martínez y Don Luis Ontañón Velarde.

323.- BERGANTÍN - GOLETA “EMILIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Manuel Menéndez y Fernández

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Cádiz - Santoña

Carga: Sal y pólvora

A. H. R. C. Legajo 7620 – 1885

El cinco de mayo de mil ochocientos ochenta y cinco compareció ante el notario de la Villa de Santoña, Don José Manuel Menéndez Fernández, capitán del bergantín goleta “**Emilia**”, de la matrícula de Gijón, el cual manifestó lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, y provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos y cinco individuos de tripulación, comprendido el mismo capitán, recibió a su bordo en el puerto de Cádiz cargamento de sal y pólvora con destino a esta plaza:

Que salió de dicho puerto el día veintiuno de Abril del presente año, con buen tiempo, pero que desde el día veintiséis empezó un tiempo borrascoso en extremo, haciendo el viento al Oeste Noroeste, con grandes chubascos de nieve y granizo y mares de tercer cuadrante:

Que en dicho día veintiséis y a las dos de la mañana, eran tan grandes los golpes de mar que la proa del bergantín quedó sumergida, teniendo de tomar la resolución para evitar mayores contratiempos, que aligerar la carga, lo cual se efectuó arrojando al mar sobre unos quinientos quintales de sal próximamente, la cual hubo de sacarse por uno porta de la cámara por ser imposible verificarlo de otra manera:

Que el mal tiempo continuó duro y chubascoso hasta llegar a este puerto, donde entró a las cuatro de la tarde del día de ayer:

En su consecuencia, siendo las once de la mañana de hoy, protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no la pare ningún perjuicio por la avería causada al cargamento y la que pueda tener el buque.”

Fueron testigos de la protesta de mar del capitán, Don Manuel Solana Martínez y Don Saturnino Rozadilla Cagigal, vecinos de Santoña.

324.- BERGANTÍN “EMILIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Menéndez Fernández

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Cádiz - Santoña

Carga: Sal

A. H. R. C. Legajo 7622 - 1885

Pasan los meses y de nuevo vemos al capitán del mismo bergantín de la anterior protesta, Don José Manuel Menéndez Fernández, presentar el día veinticuatro de noviembre en Santoña ante el notario de dicha Villa una nueva protesta de mar, quien asegurando hallarse en el pleno goce de sus derechos civiles declarar lo siguiente:

“Que hallándose en el Buque de su mando sano de quilla y costados, provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos, para navegar, con seis individuos de tripulación, incluso el mismo Capitán, salió del puerto de Cádiz con cargamento general de sal, el día cuatro del presente mes con buen tiempo y con destino al de Santoña:

Que continuó navegando con buen tiempo, hasta el día diez y ocho en que se le presentó un fuerte viento del Este y Sudeste, que le hizo entrar de arribada en la Coruña por la mucha mar del viento Sudeste, permaneciendo en dicho puerto hasta el día veinte en que se dio a la mar a las tres de la mañana, con viento al Sur Suroeste lluvioso:

Y estando a la siete de la mañana en el Cabo Prior se fue poniendo achubascado por el Oeste, que le hizo recoger todas sus velas menos el velacho bajo, cerrándose en lluvia más gruesa del Oeste contra la mar del Sudeste, que no podía hacer más rumbo que del Este, por la mucha mar y el viento:

Considerando que siguiendo con el mismo rumbo se iba a estrellar contra el Cabo Ortegal, encontrándose a las diez y media del mismo día veinte sobre las rompientes de los arrecifes del Cabo Ortegal, y debiendo en salvación completamente a la Providencia, pues el Buque se hallaba completamente lleno de agua de los golpes de

mar que entraron, y después de mirar la Bomba para achicar se observó que el agua venía mezclada con la sal del cargamento:

Que desde dicho día veinte a las dos de la tarde abonanzó el tiempo, siguiendo el Barco con rumbo y sin dejar de trabajar en la Bomba cada diez minutos, hasta avistar este puerto donde pidió Práctico y entró a las dos de la tarde del día de ayer:

En su consecuencia, y siendo las nueve de la mañana verifica ante mí la presente protesta, con arreglo al artículo seiscientos setenta del Código de Comercio, a fin de que no le para ningún perjuicio por las averías que puedan tener el Buque y el cargamento, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, viento y demás.”

Fueron testigos de lo declarado por el capitán, Don Roque Caballero y Calvo y Don Juan Antonio Oroumendía, vecinos de la Villa de Santoña.

AÑO 1888

325.- GOLETA “HERMON”

Nacionalidad: Danesa

Capitán: Henry Christian Hernansen

Arqueo: 156 toneladas

Origen – Destino: Limpias –

Carga: Bayas de linaza

A. H. R. C. Legajo 7628 – 1888

El doce de marzo de mil ochocientos ochenta y ocho, compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual Rodríguez, notario del Ilustre Colegio de Burgos, el vecino de dicha villa, Don Juan José Albo Kay, soltero, de profesión artista, en concepto de intérprete del Señor Henry Christian Hernansen, capitán de la goleta danesa “**Hermon**”, de ciento cincuenta y seis toneladas, de la matrícula de Maestral, cuyo intérprete declaró lo siguiente:

“Que según acta partida dada por los Señores “L.º Selvuf Caillerat et file” de Dunkerke, fecha a veintitrés de Febrero del corriente año, debían los Señores Maortúa y Compañía, de Limpias, entregarle el cargamento completo de bayas de linaza, y no habiendo verificado más que parte de aquel, protesta de la falta de cargamento que debía de percibir, reservándose los derechos de reclamación contra quien hubiese lugar:

Y a fin de hacer constar la presente protesta, me requiere para que levante acta de la misma:

En su consecuencia, extiendo la presente, que después de leída por el Señor Albo el expresado Capitán aprueba ésta, firmándola ambos. De que doy fe =

H. C. Hermansen

J.J. Albo

Emiliano de Pascual Rodríguez”

326.- BARCA “HEHEMIAH GILSON”

Nacionalidad: Americana

Capitán: Ezna B. Bisley

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: Filadelfia – Bilbao

Carga: Petróleo

A. H. R. C. Legajo 7628 – 1888

El doce de marzo de mil ochocientos ochenta y ocho, compareció ante el Notario de Santoña, el Señor Ezna B. Bisley, capitán de la barca americana **“Hehemiah Gilson”**, de la matrícula de Filadelfia, acompañado del intérprete Don Juan José Albo, de cincuenta y nueve años, soltero, industrial y vecino de Santoña, y dicho capitán norteamericano declaró lo siguiente:

“Que hallándose el Buque de su mando sano de quilla y costados, con todos aparejos para navegar, con doce individuos de tripulación incluso el mismo Capitán, salió de

Filadelfia el doce de Enero del presente año con cargamento de petróleo con destino al puerto de Bilbao:

Que en su salida la verificó con mal tiempo de nieves y vientos, y que en el Río Delawuare había grandes témpanos de hielo que al chocar con el Barco le hacían mucho daño:

Que tuvieron grandes borrascas y mucha mar en la mayor parte del viaje, causando muchas sacudidas al Buque; que con tal motivo hacía mucha agua, obligándolos a tirar algo de cargamento para beneficio del mismo, así como para la propia conservación del Barco y sus tripulantes; y que entró en este puerto al anochecer del día de ayer:

En su consecuencia y a fin de que no le pare perjuicio por las averías que pueda tener el Buque y falta de cargamento, protesta ante mí con arreglo a lo prevenido en el artículo seiscientos veinticuatro del Código de Comercio, y haciendo las protestas necesarias contra las mares, vientos y demás que haya lugar.

Y se da por terminada esta acta, que después de leída por el Señor Albo y aprobada por el Capitán, firman ambos. De todo lo cual yo el Notario doy fe.”

AÑO 1890

327.- VAPOR “URIARTE”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco Aldecoa y Uriarte

Arqueo: 880 toneladas

**Origen – Destino: Axmarbruk, Kranesport y Sunderswal
(Suecia) - Bilbao**

Carga: Madera

A. H. R. C. Legajo 7633 – 1890

El nueve de noviembre de 1890 compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual y Rodríguez, notario del Ilustre Colegio de Burgos, Don Francisco Aldecoa y Uriarte, capitán del vapor español “**Uriarte**”, de la matrícula de Bilbao y porte de ochocientas ochenta toneladas , el cual manifestó lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, con veintiún individuos de tripulación incluso el compareciente, provisto de todo lo necesario, así como en máquina y aparejos para navegar, recibió a su bordo en el puerto de Axmarbruck parte del cargamento consistente en madera de pino, saliendo de aquel el quince de Octubre próximo pasado, llegando al de Kranesport el dieciséis del mismo al mediodía, donde tomó también carga de madera de pino:

Que salió de este mismo puerto el diecinueve, llegando el mismo a Sunderswal, donde concluyó la carga de madera, saliendo el día veintidós de dicho Octubre con buen tiempo :

Que los días veinticuatro, veinticinco, veintinueve y treinta, tuvo tiempos malos y mares gruesas, entrando fuertes golpes de mar en el buque, así como aguas del cielo, trabajando mucho el casco y arboladura:



Vapor “**Uriarte**”

Que el día dos del corriente mes, siguiendo malo el tiempo arribó a Santa Elena, donde fondeó. Que el día tres levó anclas y continuó hasta Porlan, en cuyo puerto volvió a fondear por causa del mal tiempo:

Que el día cinco levó anclas siguiendo su viaje con malos tiempos, hasta el día hoy, nueve, en que llegó a Santoña, donde fondeó a las once de la mañana por no tener entrada a Bilbao a causa del temporal, continuando así hasta ésta hora en su bahía:

En su consecuencia, siendo las cuatro de la tarde verifica ante mí la presente protesta con arreglo al artículo seiscientos veinticuatro del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías en la mercancía y el buque, y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar se da por terminada ésta acta, que firma el compareciente, después de leerla y aprobarla."

AÑO 1891

328.- POLACRA – GOLETA “NUEVA ANGELITA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Joaquín Fernández Pérez

Arqueo: 63 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Zumaya – Cádiz

Carga: Cemento

A. H. R. C. Legajo 7635 – 1891

El seis de agosto de mil ochocientos noventa y uno compareció ante el notario de Santoña, Don Joaquín Fernández Pérez, de cincuenta y un años de edad, casado, marino, vecino de Lieiro, provincia de Lugo, capitán de la polacra goleta

“**Nueva Angelita**”, de la matrícula de Vivero y porte de setenta y tres toneladas, el cual declaró su protesta de mar en los siguientes términos:

“Que hallándose el buque de su mando sano de quilla y costados, provisto de todo lo necesario, incluso su aparejo para navegar, y con seis individuos de tripulación comprendido el mismo capitán, salió el día dos del corriente del puerto de Zumaya, con un cargamento completo de cemento con destino al de Cádiz, siendo las once del día y con buen tiempo:

Que el día tres siguió su navegación sin novedad, hasta el cuatro que reinó el viento fresco del Noroeste, que con varios bordos que dieron alcanzar la altura de la Lata de Santander:

Que anocheció con cielos, horizontes y turbonada muy baja, y que para las nueve horas se tomaron dos rizos a la mayor, uno al velacho alto, mar muy gruesa del Nornoroeste, virando en banda de fuera o del Norte, con el mismo viento duro, la turbonada todavía más fea y cerrada toda en aguas:

Que para las doce horas viraron en banda de tierra, y que para ya se rifara el trinquete y la mayor, llevándose a la una y media el foque por completo y después el velacho alto, también desfondado:

Que esforzando en vela lo más posible el buque para ver de coger el puerto de Santander, y considerando que el barco trabajaba mucho con la fuerza del mar, se reconocieron las bombas donde se encontró más agua de la reconocida antes:

Que a las catorce horas se mando zafar el rizo al velacho porque la mar “abanderiaba” mucho al barco por la poca vela, subiendo dos de los tripulantes de a bordo para verificarlo, siendo uno de ellos José Galdo, y Juan López, y al estar lista la zafadura sintieron un estruendo sobre cubierta y era que reconociendo el sitio en la oscuridad de la noche, se encontró al José Galdo que había caído del extremo de estribor del velacho alto echando sangre por la boca y nariz, con algunas heridas en la cara y sin que pudiera hablar, siendo conducido a la cámara:

Que en estas operaciones se sotaventearon del puerto de Santander, por lo cual hicieron esfuerzos para coger el puerto más inmediato que era el de Santoña, y por más que el viento roló más al Sudoeste continuó el mismo tiempo toda la noche

Que para las siete de la mañana fondearon en el Fraile por causa de la corriente y viento que eran contrarios, a lo que por la gravedad del enfermo y por la marea, tuvo que tomar el vapor remolcador de la Compañía “La Zarceta”, fondeando a las nueve de la mañana del día de hoy en este puerto:

Que una vez el buque ya en su descanso, se volvieron a picar las bombas encontrando mucha agua:

Que inmediatamente se trasladó a tierra, dando conocimiento a las autoridades correspondientes y haciendo se condujera el herido al hospital:

Que temiendo el compareciente pueda tener alguna avería el cargamento, y para hacer constar los hechos ocurridos, verifica la presente, a fin de que no la pare ningún perjuicio por los acontecimientos ocurridos; y haciendo las protestas necesarias contra los mares, viento y demás que haya lugar se levanta la correspondiente acta, que después de leída y aprobada por el compareciente, la firmó.”

AÑO 1892

329.- PATACHE “RAMONA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Díez Pérez

Tripulación: 5 marineros

Arqueo: 36 toneladas

Origen – Destino: Bilbao - Luarca

Carga: Carga general

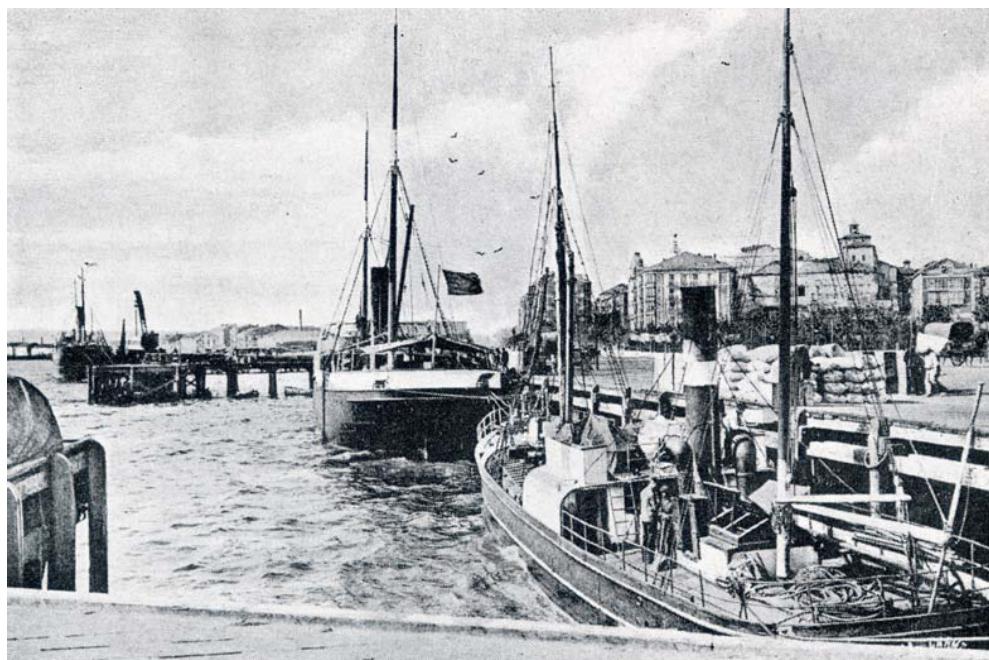
A. H. R. C. Legajo 7637 – 1892

El veintiocho de enero de mil ochocientos noventa y dos, compareció en Santoña ante Don Emiliano de Pascual y Rodríguez, notario del Ilustre Colegio de Burgos con residencia en Santoña, Don José Díaz Pérez, de cincuenta años de edad, vecino de la Caridad, provincia de Oviedo, y capitán del patache

llamado “**Ramona**”, de la matrícula de Ribadeo, que formalizó una protesta de mar en este sentido:

“Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, provisto de todo lo necesario incluso un aparejo para navegar, y con cinco individuos de tripulación incluso el mismo capitán; salió con cargamento general del puerto de Bilbao con rumbo al de Luarca, en buen tiempo y remolcado del vapor “*María del Carmen*” el día veintisiete de los corrientes a las nueve y media de la mañana:

Que hubo brisa del Sudeste hasta las nueve y media de la noche del mismo día, en que cambió de repente el viento al Oeste Noroeste con mucha fuerza, teniendo que meter dos rizos al barco, viniéndose la mar muy fuerte:



El vapor “María del Carmen” en la bahía de Santander.

Que en vista del malísimo tiempo que había por la cerrazón, chubascos y mucha mar, siguieron cambiando el rumbo de arribada a Santoña, viendo los faros del Pescador y Caballo:

Que en esta situación, y a la una de la madrugada del día veintiocho tomaron la barra de este puerto teniendo que hacer bordadas, al llamarse el viento al Sud Oeste también fresco y a las dos en punto de la misma a la vuelta del Sur, y amurado por

estribor se le dio avante al buque para hacer la virada, y no respondiendo hubo que hacerla en redondo, y en ese tiempo mismo tocó el barco de popa poniendo la proa al Sud Este y quedando por tal situación varado en el arenal llamado “Media luna”, término de la Villa de Laredo:

Que al ver lo ocurrido, echaron el bote al agua para prolongar una guidalesa con una ancla al Norte; y siendo imposible sacar el barco en aquella marea, saltaron a tierra para dar conocimiento a las autoridades y proceder después a la descarga del barco, por ver si en la marea puede flotar:

Y en su consecuencia, verifica ante mí la presente protesta con arreglo al artículo seiscientos veinticuatro del Código de Comercio, a fin de que no la pare ningún perjuicio por las averías que puedan tener el buque y las mercancías; y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar, da por terminada esta acta que firma el compareciente después de leerla y aprobarla”.

AÑO 1893

330.- VAPOR “SESTAO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Román Román Zabala

Arqueo: 923 toneladas

Tripulación: 23 tripulantes

Origen – Destino: Castro Urdiales (Saltacaballo) - Stokton

Carga: Mineral de hierro

A. H. R. C. Legajo 7640 – 1893

El 20 de noviembre de mil ochocientos noventa y tres, compareció ante el notario de Santoña, Don Román Román Zabala, de treinta y nueve años de edad, casado, marino, vecino de Deusto, capitán del vapor mercante español llamado “**Sestao**”, de la matrícula de Bilbao y porte de novecientas veintitrés toneladas, el cual manifestó lo siguiente:

“Que a los efectos que corresponda, formaliza la presente acta de protesta de mar, y me requiere para que consigne en ella lo siguiente:

Que el dieciocho del corriente tomó el mando del expresado vapor, que tiene veintitrés individuos de tripulación y se encontraba sano de quilla y costados, provisto de todo lo necesario, incluso su máquina y aparejos para navegar, y estando cargando en Salta Caballos mineral de hierro para el puerto de Stokton:

Que por la noche, en vista de que no se podía terminar la carga, a cinco horas se largaron cabos y desatracaron a las boyas:

Que a las diez horas empezó a soplar con furia el viento del Sur Oeste largando de chicote tres cabos de manila, uno de nueve pulgadas de grueso y dos de siete, para que el buque se mantuviera mejor y no trabajasen tanto los cabo de proa y las cadenas, y así pasaron la noche sin más novedad:

Que amaneció, y en vista que aumentaba el viento y la mar y temiendo comprometer el buque, tan próximo a la costa, largó los tres cabos de proa de siete pulgadas de grueso cada uno; y tomando el ancla se hizo a la mar; a las veinte horas se aproximó a Castro para ver si podía desembarcar el encargado del cargadero de Salta Caballos, pero en vista que no era posible por la mucha mar, dispuso aguantarse proa a la mar con la máquina moderada, solamente para que el buque gobernara:

Que continuaron el mismo día proa a la mar, con la máquina moderada, siendo el viento Noroeste huracanado, y a las cuatro horas un golpe de mar desfondo la cubierta de proa, rompiendo los dos puentes que la sujetaban:

Y en vista de que otro golpe de mar podía echarlos a pique apuntalaron la cubierta con dos perchas y siguieron gobernando el Noroeste con muchísimo cuidado, para evitar que entraran por la proa más golpes de mar:

Siendo las ocho horas el temporal era imponente, y que a las nueve horas un golpe de mar se llevó el bote de estribor haciéndole mil pedazos:

Que sobre cubierta se llevó también la escala real:

Que otro golpe de mar rompió la rueda del timón de popa, desfondando las puertas de la cámara y puerta de la segunda, desapareciendo el compás de popa, y además se rompieron los tubos de la maquinilla y otros mil objetos imposible de enumerar:

Y que para que el agua entrara por la cubierta de proa a la bodega no inundara ésta, se abrió la puerta del tanque y se rehizo con el caballo de la máquina:

Que amaneció demorando Santoña al Oeste Suroeste del compás, distancia seis millas:

Que a veintidós horas demorando Santoña al Sur Suroeste del compás, arribaron a la Canda, siendo el viento Noroeste borrascoso:

Que a veintitrés horas se sintió que el buque había tocado en la barra pero siguiendo su marcha, y al sondar los tanques se vio que no había novedad, fondeando en este puerto de Santoña a las veinticuatro horas, y en el día diecinueve de los corrientes, donde continúa:

Y en su consecuencia y con arreglo a lo establecido en el artículo seiscientos veinticuatro del Código de Comercio, verifica la presente protesta, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que puedan tener el buque y la mercancía; y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos, y demás que haya lugar, se da por terminada esta acta, que firman Don Román Román después de leerla y aprobarla.”

331.- VAPOR “TURQUOISE”

Nacionalidad: Ingresa

Capitán: Richard Ellis

Arqueo: 356 toneladas

Tripulación: 24 marineros

Origen – Destino: Baltimore – Bilbao y Gijón

Carga: Trigo

A. H. R. C. Legajo 7639 – 1893

El veintidós de enero de mil ochocientos noventa y tres, compareció ante el notario de Santoña, el Señor Richard Ellis, capitán del vapor inglés “**Turquoise**”, de la matrícula de Londres y porte de mil trescientas cincuenta y seis toneladas, acompañado del intérprete Don Carlos Albo Kay, mayor de edad, casado, Agente consular de Francia, vecino de Santoña, el cual declaró lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, provisto de todo lo necesario, incluso su máquina y aparejos para navegar, y con veinticuatro individuos de tripulación, recibió a su bordo en el puerto de Baltimore cargamento de trigo para los de Bilbao y Gijón:

Que salió del mencionado puerto de Baltimore el treinta de Diciembre del año próximo pasado con buen tiempo, hasta el primero del corriente mes en que tuvo mal tiempo y mar gruesa que embarcaba sobre cubierta y fatigaba mucho al barco, hasta el ocho en que el tiempo mejoró un poco:

Que el día nueve siguió el mal tiempo y mar gruesa, trabajando tanto el buque durante el resto del viaje, que llegó al abra de Bilbao el diecinueve del corriente mes y tomó el práctico de dicho puerto, y fondeó en dicha abra a las nueve y media del mismo día, que pudiendo entrar en Bilbao siguió allí fondeado, estando el buque inclinado sobre estribor por haberse movido la carga durante el viaje:

Que el día veintiuno, no teniendo ya agua sobre la barra para entrar en Bilbao, vino a Santoña en donde fondeó el mismo veintiuno a las cinco y veinte de la tarde:

En su consecuencia y temiendo haya alguna avería en la carga, protesta ante mí con arreglo a lo dispuesto en el artículo seiscientos veinticuatro del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio la avería que pueda tener el cargamento; y haciendo las protestas necesarias contra los mares, viento y demás que haya lugar se da por terminada esta acta, que firman los comparecientes después de leerla el Señor Albo al expresado capitán y aprobarla.”

AÑO 1894

332.- BARCA “THRINE”

Nacionalidad: Sueca

Capitán: Johan Jacobsson

Arqueo: 454 toneladas

Tripulación: 11 tripulantes

Origen – Destino: Hannas (Suecia) –

Carga:

A. H. R. C. Legajo 7642 – 1894

El treinta de noviembre de mil ochocientos noventa y cuatro y hora de las diez de su mañana, compareció ante el notario de Santoña el Señor Johan Jacobsson, capitán de la barca sueca “**Thrine**”, de la matrícula de Stokolmo, porte de cuatrocientas cincuenta y cuatro toneladas y de once individuos de tripulación, acompañado del intérprete Don Carlos Albo Kay, agente consular de Francia, y dicho capitán declaró por medio de dicho intérprete lo siguiente:

“Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, marinado y provisto con todo lo necesario, incluso sus aparejos para navegar, salió de Hannas – Suecia el doce de Octubre próximo pasado con buen tiempo, hasta el diecisiete que fondeó en Copenhague para tomar provisiones:

Que el diecinueve salió de este puerto con buen tiempo, hasta el veintiuno en que se hizo malo el tiempo y la mar gruesa, pasando ésta sobre cubierta, continuando la mar gruesa y el mal tiempo, hasta el catorce de este mes de Noviembre en que le fue llevado un hombre de cubierta por un golpe de mar y pereció:

Que siguiendo el tiempo malo y la mar gruesa, embarcando ésta sobre cubierta, hasta el diecisiete en que el tiempo se hizo más bonancible:

Que el veintiuno se reprodujo la tormenta, hasta el veintidós en que amainó el tiempo y se hizo el viento al N.E., siguiendo así hasta el veintinueve del actual, en que fondeó

en este puerto de Santoña a las dos y treinta minutos de la tarde con el práctico a bordo:

Y en su consecuencia, protesta ante mí con arreglo al artículo seiscientos veinticuatro del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que pueda tener el buque y las mercancías, así como los acaecimientos que deja relatados; y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar, se da por terminada ésta acta, que después de leerla y aprobarla el Señor Don Carlos Albo, firma éste y el mencionado capitán.”

AÑO 1896

333.- BARCA “ALEXANDRA”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Francois Buard

Arqueo: 191 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: Requejada – Dunkerke

Carga: Mineral de zinc

A. H. R. C. Legajo 7646 – 1896

El trece de octubre de mil ochocientos noventa y seis, compareció ante el notario de Santoña, el Señor Francois Buard, capitán de la barca francesa “**Alexandre**”, de la matrícula de Dunkerke y porte de ciento noventa y una toneladas, acompañado en concepto de intérprete de Don Carlos Albo Kay, mayor de edad, casado, agente consular de Francia y vecino de Santoña.

Y asegurando éste hallarse en el pleno goce de sus derechos civiles, y que el expresado capitán lo estaba con arreglo a las leyes de su país, y ambos con la aptitud legal necesaria para el acto que se celebraba; el Señor Buard, por medio del Señor Albo, que prometió traducir bien y fielmente lo que aquél manifestase, dijo:

“Que a los efectos que corresponda, formaliza la presente acta de protesta de mar y me requiere para que consigne en ella lo siguiente:

Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, provisto de todo lo necesario, incluso sus aparejos para navegar, y con ocho hombres de tripulación, recibió a su bordo en el puerto de la Requejada cargamento completo de mineral de zinc con destino a Dunkerke:

Que el día diez del actual salió de la Requejada con el expresado cargamento a las tres de la tarde, y con el piloto a bordo tomó el remolcador, saliendo fuera de la barra sin novedad:

Que a las ocho de la noche el viento arreció del N.O. y aferró las velas menores, siguiendo así con mal tiempo y mar muy gruesa, hasta las cuatro de la mañana del siguiente día once, que apercibió que el barco hacía agua, por lo cual puso la tripulación a las bombas, continuando la mar muy gruesa.

Que la tripulación pidió que en vista del mal estado de la mar y que el barco seguía haciendo agua, por lo cual puso la tripulación a las bombas, continuando la mar muy gruesa:

Que la tripulación pidió que en vista del mal estado de la mar y que el barco seguía haciendo mucha agua, se tratase de buscar puerto para salvar las vidas y el buque:

Que se siguió dando a las bombas sin conseguir disminuir el agua, y como la mar era cada vez más gruesa y pasaba sobre cubierta, arribó al monte de Santoña y fondeó en el Fraile el día doce a las tres de la tarde:

Que a las cinco de la tarde llegó el práctico con un remolcador que tomó, entrando en el puerto de Santoña, donde sigue el buque haciendo mucha agua:

En su consecuencia, protesta ante mí con arreglo a lo dispuesto en el artículo seiscientos veinticuatro del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por las averías que puedan tener el buque y el cargamento; y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos, y demás que haya lugar, se da por terminada ésta acta, que firman los comparecientes después de leída y aprobada.”

AÑO 1898

334.- VAPOR “UNIÓN HULLERA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Gabriel Oliver Morán

Arqueo: 282 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen- Destino: Bilbao - Gijón

Carga: En lastre

A. H. R. C. Legajo 7649 - 1898

El veintisiete de junio de mil ochocientos noventa y ocho, compareció ante el notario de Santoña, Don Gabriel Oliver Durán, mayor de edad, casado, vecino de Gijón y capitán del vapor español “**Unión Hullera**”, de la matrícula de Gijón y porte de doscientas ochenta y dos toneladas de registro; y hallándose con aptitud legal necesaria para el acto que se celebraba, dijo:

“Que a los efectos que corresponda formaliza la presente acta de protesta de mar, y me requiere para que consigne en ella lo siguiente:

Que estando el buque de su mando sano de quilla y costados, con once individuos de tripulación incluso el mismo capitán, y provisto de todo lo necesario, así como su máquina y aparejos, salió de la barra de Bilbao en lastre con destino al puerto de Gijón el veinticinco de los corrientes a las dieciséis horas treinta minutos, con viento bonancible del Sur Oeste y marejada del Noroeste, navegando por práctica a rumbo de costa:

Que a las dieciocho horas quince minutos con Santoña arreció algo el viento; y a las veintiuna horas con Cabo Quejo arreció el viento con chubascos del Noroeste arbolando la mar, haciendo



El vapor “Unión Hullera” atracado en la ría de Bilbao.

pegar al buque grandes cabezadas, por lo cual se navegaba con todas precauciones en demanda de Cabo Mayor a fin de tomar el puerto de Santander, pues temiendo una avería en la máquina por lo mucho que esta patinaba se tomó tal acuerdo:

Que a pesar de esto y como a las veintiuna horas cuarenta minutos, y a unas dos millas de Cabo Quintres debido a una fuerte cabezada, se sintió una gran trepidación en el buque, que fue ocasionada por la rotura del eje por la parte de la bocina:

Que seguidamente, y a fin de evitar una pérdida total del buque, maniobró favorecido por el mucho viento con las velas, con objeto de alejarse de la costa, lo que así logró afortunadamente:

Que teniendo a la vista el Semáforo de Santander, con las banderas del telégrafo le indicó la avería, y que sin duda le comprendieron, puesto que al mediodía divisó un vapor remolcador en su dirección logrando estar al costado al poco rato, estando próximamente al Noroeste de Santoña unas cuatro millas, porque para entonces el viento y la mar los había arrollado hasta dicho punto:

Que tomándole seguidamente su remolque, pudo lograr con su auxilio este puerto de Santoña a las dos horas treinta minutos del día de ayer, veintitrés de los corrientes, sin lo cual se hubiera totalmente perdido el buque:

Y en su consecuencia, siendo las once de la mañana de hoy, verifica ante mí la presente protesta con arreglo a lo dispuesto en el artículo seiscientos veinticuatro del Código de Comercio, a fin de que no le pare ningún perjuicio por la avería indicada; y haciendo las protestas necesarias contra los mares, vientos y demás que haya lugar, se dio por terminada esta acta, que después de leída y aprobada por el señor compareciente la firmó.”

FIN DEL TOMO SEGUNDO

Y DE LA OBRA

ÍNDICES

ÍNDICE DE BARCOS DE ARRIBADA EN SANTOÑA II

1841 – 1900

NOMBRE	NACIONALIDAD	Pág.
AÑO 1841		
177.- Corbeta “Carlos y Adolfo”	Francesa	12
178.- Bergantín “Ardent”	Inglesa	16
179.- Goleta “Industria”	Inglesa	17
180.- Balandra “Smack Watervritch”	Inglesa	18
AÑO 1842		
181.- Bergantín “Catherine Boland”	Inglesa	20
182.- Quechemarín “Nuestra Señora de Begoña”	Española	21
183.- Quechemarín “San Antonio”	Española	24
AÑO 1843		
184.- Bergantín “Grog”	Inglesa	25
185.- Bergantín Goleta “Desengaño”	Española	28
186.- Polacra - Goleta “Constancia”	Española	31
AÑO 1844		
187.- Lugre “Julia”	Española	34
188.- Bergantín “Brillante”	Española	37

AÑO 1845

189.- Corbeta “Santander”	Española	39
190.- Quechemarín “Santa Bárbara”	Española	42
191.- Bergantín – Goleta “Bonifacia”	Española	44

AÑO 1846

192.- Galeón “Cristino”	Española	47
193.- Barca “Jesusa”	Española	49
194.- Quechemarín “Eduardo”	Española	51
195.- Bergantín “Serafín”	Española	53
196.- Bergantín “Joven Ricardo”	Española	55

AÑO 1847

197.- Lancha “Carmen”	Española	56
198.- Bergantín “Dos Marinos”	Española	58
199.- Bergantín “Joven Felisa”	Española	60
200.- Bergantín “Argos”	Española	64
201.- Quechemarín “Aguedita”	Española	66
202.- Quechemarín “Correo de Santoña”	Española	68
203.- Bergantín – Goleta “San José”	Española	69
204.- Bergantín “Vitoriana”	Española	71

AÑO 1848

205.- Goleta “María Ignacia”	Española	73
206.- Quechemarín “Correo de Santoña”	Española	75
207.- Barca “Cebuana”	Española	77
208.- Corbeta “Hermosa Baylén”	Española	78

AÑO 1849

209.- Quechemarín “San Francisco”	Española	80
210.- Goleta “Nuestra Señora del Carmen”	Española	82

211.- Quechemarín “San José”	Española	84
212.- Quechemarín “Aguedita”	Española	86
213.- Bergantín – Goleta “La Paz”	Española	87

AÑO 1851

214.- Quechemarín “Carmen”	Española	89
215.- Bergantín - Goleta “Expert”	Inglesa	90

AÑO 1852

216.- Bergantín – Goleta “Iribarren”	Española	92
217.- Bergantín – Goleta “Gertrudis”	Española	94
218.- Goleta “Aurelia Primera”	Española	95
219.- Bergantín - Goleta “Bonifacia”	Española	98

AÑO 1853

220.- Corbeta “Perú”	Española	100
221.- Bergantín “Gerardo”	Española	102
222.- Bergantín “Lorito”	Española	104
223.- Fragata “Lima”	Española	105
224.- Bergantín - Goleta “Basilia”	Española	107
225.- Goleta “Leonor”	Española	108
226.- Bergantín – Goleta “Bonifacia”	Española	109
227.- Quechemarín “Reina de los Ángeles”	Francesa	110

AÑO 1854

228.- Bergantín “Centinela”	Española	112
229.- Quechemarín “Nuestra Señora de Begoña”	Española	113
230.- Bergantín “Centinela”	Española	116
231.- Goleta “La Coqueta”	Francesa	118
232.- Corbeta “Madagascar”	Española	119
233.- Corbeta “Lima”	Española	121
234.- Bergantín “Sostrene Clausen”	Noruega	123
235.- Vapor “Cantabria”	Española	125

AÑO 1855

236.- Corbeta “Villa de Gijón”	Española	126
237.- Bergantín – Goleta “Emilia”	Española	129
238.- Quechemarín “San Ramón”	Española	130
239.- Goleta “Carlota”	Española	131
240.- Balandra “Manuela”	Española	133

AÑO 1856

241.- Bergantín – Goleta “San José”	Española	135
242.- Corbeta “María Nicolás”	Francesa	136
243.- Goleta “Margarita Reid”	Inglesa	138
244.- Bergantín “Eo”	Española	140
246.- Quechemarín “San Joaquín”	Española	142
247.- Goleta “Agustina”	Española	144

AÑO 1857

248.- Barca “Somorrostro”	Española	145
249.- Lanchón “Aurelia”	Española	147
250.- Bergantín - Goleta “Eva”	Inglesa	148
251.- Goleta “Volo”	Inglesa	150
252.- Corbeta “Lily”	Americana	151
253.- Goleta “Santa María”	Holandesa	154
254.- Quechemarín “Teresita”	Española	155
255.- Corbeta “Princesa Josefina”	Noruega	157
256.- Bergantín “Hertha”	Sueca	158

AÑO 1859

257.- Bergantín - Goleta “Rosario”	Española	160
258.- Bergantín “Firme”	Española	161

259.- Bergantín “Karen y Martha”	Noruega	163
260.- Bergantín “Lusia”	Inglesa	165

AÑO 1860

261.- Bergantín - Goleta “Leopoldina”	Española	167
262.- Bergantín “Aurora”	Española	169
263.- Polacra - Goleta “Talía”	Española	171

AÑO 1861

264.- Balandra “Zorra”	Española	172
265.- Lanchón “Guadalupe”	Española	173
266.- Bergantín “Tres Hermanas”	Española	174
267.- Bergantín – Goleta “Andrea”	Española	177

AÑO 1862

268.- Bergantín – Goleta “San Ginés”	Española	178
269.- Bergantín – Goleta “Generosa”	Española	180

AÑO 1863

270.- Quechemarín “Joven Antonino”	Española	182
271.- Lugre “Luis”	Española	183
272.- Bergantín - Goleta "Andrea"	Española	184
273.- Fragata “Adela”	Española	186
274.- Quechemarín “San Pablo”	Española	189
275.- Goleta “María Vila”	Española	191
276.- Bergantín “Desirode Henrigt”	Española	192
277.- Lanchón “Industria”	Española	193
278.- Vapor “Cid”	Española	194

AÑO 1864

279.- Bergantín – Goleta “Petra”	Española	195
280.- Lancha “Guadalupe”	Española	196
281.- Bergantín - Goleta “Jeremías”	Española	197
282.- Polacra - Goleta “Esperanza”	Española	199

AÑO 1866

283.- Vapor “Bilbao”	Española	200
284.- Polacra “Berta”	Austriaca	201
285.- Bergantín-Goleta “Dolores”	Española	204
286.- Bergantín – Goleta “Salve”	Española	207

AÑO 1867

287.- Pailebot "Caridad"	Española	209
288.- Bergantín – Goleta “Jesús, María y José”	Española	210
289.- Patache “Gijonés”	Española	212

AÑO 1869

290.- Vapor “Ybarra”	Española	213
----------------------	----------	-----

AÑO 1870

291.- Goleta “Santa Isabel”	Española	216
-----------------------------	----------	-----

AÑO 1875

292.- Quechemarín “Pepita”	Española	217
293.- Goleta “Ana María”	Francesa	221

AÑO 1877

294.- Vapor "Fomento"	Española	223
-----------------------	----------	-----

295.- Vapor“Molina”	Española	226
----------------------------	-----------------	------------

AÑO 1878

296.- Brik - Barca Florentin”	Noruega	227
297.- Bergantín Manuela”	Española	229

AÑO 1879

298.- Barca “J. Morales”	Española	231
---------------------------------	-----------------	------------

AÑO 1880

299.- Vapor “Lecuona Guillies”	Inglesa	233
300.- Barca “Gorbea”	Española	235
301.- Goleta“Avance”	Noruega	239
302.- Barca “Skibladuer”	Noruega	240

AÑO 1881

303.- Barca “Lindermal”		
Noruega	241	
304.- Barca“Erustmaria”	Noruega	243
305.- Galeota “Marie Christine”	Danesa	245
306.- Barca “Robert”	Noruega	246
307.- Barca “Frey”	Noruega	247
308.- Barca “Kreon”	Noruega	248
309.- Barca Catharine”	Noruega	250
310.- Bergantín – Goleta “Basche”	Española	251

AÑO 1882

311.- Barca “Celestina”	Austriaca	252
312.- Corbeta “María Victorina”	Española	254

313.- Bergantín - Goleta “Giovanni Tovi”	Italiana	255
314.- Vapor “North Boson”	Inglesa	256
315.- Barca “Emilie”	Noruega	258
316.- Barca “Padre e Figly”	Austriaca	259

AÑO 1883

317.- Goleta “Manolito”	Española	260
318.- Patache “Apolinar”	Española	262

AÑO 1884

319.- Barca “Foyaland”	Noruega	265
-------------------------------	----------------	------------

AÑO 1885

320.- Goleta “Cyril”	Inglesa	268
321.- Vapor “Stamford”	Noruega	269
322.- Quechemarín “Eduardo”	Española	274
323.- Bergantín – Goleta “Emilia”	Española	275
324.- Bergantín “Emilia”	Española	277

AÑO 1888

325.- Goleta “Hermon”	Danesa	278
326.- Barca “Hehemiah Gilson”	Americana	279

AÑO 1890

327.- Vapor “Uriarte”	Española	280
------------------------------	-----------------	------------

AÑO 1891

328.- Polacra - Goleta “Nueva Angelita”	Española	282
------------------------------------------------	-----------------	------------

AÑO 1892

329.- Patache "Ramona" **Española** **284**

AÑO 1893

330.- Vapor "Sestao" **Española** **286**
331.- Vapor "Turquoise" **Inglesa** **288**

AÑO 1894

332.- Barca "Thirine" **Sueca** **290**

AÑO 1896

333.- Barca "Alexandra" **Francesa** **291**

AÑO 1898

334.- Vapor "Unión Hullera" **Española** **293**

CAUSAS Y RESULTADOS DE LAS ARRIBADAS

Abordajes:

Protestas: 242, 263.

Agua: Hacer agua la embarcación:

Protestas: 177, 182, 183, 184, 185, 186, 188, 189, 191, 193, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 204, 208, 212, 213, 214, 216, 217, 219, 221, 222, 224, 225, 229, 231, 233, 235, 236, 238, 239, 240, 241, 242, 244, 248, 251, 252, 253, 254, 255, 258, 259, 260, 261, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 270, 275, 277, 278, 279, 281, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 296, 297, 300, 302, 305, 306, 307, 308, 309, 311, 316, 318, 324, 326, 328, 333.

Anclas. Pérdidas de anclas:

Protestas: 177, 184, 190, 191, 200, 209, 210, 220, 234, 242, 257, 279, 285, 290.

Bahía de Santander: No poder entrar en la Bahía:

Protestas: 177, 186, 187, 194, 197, 198, 199, 200, 210, 218, 222, 247, 310.

Barra de Bilbao: No poder tomar la barra.

Protestas: 191, 212, 219, 220, 223, 224, 225, 228, 230, 232, 233, 234, 248, 251, 255, 262, 266, 267, 269, 273, 275, 278, 279, 281, 282, 283, 285, 288, 290, 295, 296, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 309, 311, 315, 316, 319, 327, 331.

Botes: Pérdida de botes.

Protestas: 182, 184, 187, 210, 236, 260, 292, 302, 314, 330.

Cargamento: Arrojar cargamento por la borda.

Protestas: 180, 184, 185, 189, 197, 206, 209, 218, 231, 234, 244, 246, 260, 272, 276, 293, 304, 322, 323.

Cargamento: No querer admitir el cargamento:

Protestas: 243, 274, 325.

Embarcaciones con destino a Bilbao:

Protestas: 180, 192, 193, 202, 203, 203, 219, 220, 223, 224, 225, 228, 230, 232, 234, 239, 243, 248, 251, 252, 258, 259, 262, 264, 265, 266, 267, 268, 273, 275, 276, 278, 279, 282, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 295, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 308, 309, 311, 313, 315, 316, 326, 327, 331.

Embarcaciones con destino a Santander:

Protestas: 177, 189, 191, 194, 197, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 213, 217, 228, 229, 230, 232, 241, 254, 261, 278, 291, 295, 310.

Embarcaciones con destino a Santoña o Limpias:

Protestas: 178, 179, 183, 292, 207, 239, 243, 248, 250, 252, 264, 265, 268, 274, 277, 279, 292, 293, 296, 298, 317, 322, 323, 324.

Embarcaciones extranjeras:

Protestas: 177, 178, 179, 180, 181, 184, 215, 227, 231, 234, 242, 243, 250, 251, 252, 253, 255, 256, 259, 260, 276, 284, 296, 299, 301, 302, 303, 304, 306, 307, 308, 309, 311, 313, 314, 315, 316, 319, 320, 321, 325, 326, 331, 332, 333.

Salvamento de tripulantes:

Protesta: 204.

Pérdidas humanas:

Protestas: 254, 260, 284, 290, 328, 332.

Varadas:

Protestas: 182, 211, 236, 248, 251, 255, 259, 263, 271, 272, 284, 285, 298, 329, 330.

Velas, arboladura y obra muerta. Pérdidas.

Protestas: 204, 205, 206, 208, 209, 213, 218, 219, 229, 235, 236, 237, 238, 239, 244, 246, 247, 254, 257, 259, 260, 263, 266, 272, 275, 284, 292, 297, 299, 302, 309, 310, 313, 317, 328, 330.

ÍNDICE GENERAL

PRESENTACIÓN	1
NOTICIAS EN “LA PROVINCIA DE SANTANDER CONSIDERADA BAJO TODOS SUS ASPECTOS”, por D. José Antonio del Río. Santander, 1889	6
RELACIÓN DE ARRIBADAS AL PUERTO DE SANTOÑA ENTRE LOS AÑOS 1841 Y 1900.....	12
ÍNDICE DE BARCOS DE ARRIBADA EN SANTOÑA II, 1841 - 1900	297
CAUSAS Y RESULTADOS DE LAS ARRIBADAS	306





