

ALTAMIRA

**R e v i s t a
del Centro de
Estudios
Montañeses**

SANTANDER
1935 *Nº 1*

Imp., Lit. y Enc. - Vda. de F. Fons. - Santander.

SEMLANZA DEL CRONISTA MUERTO

Temprana vocación le llevó al servicio del Altar. Dios sobre todas las cosas. Pero después de Dios un grande amor, un amor infinito, verdadera pasión de enamorado por el terruño natal, la noble tierra de Peñas al Mar. Y ese amor se expansionó en cabilaciones, lecturas, diálogos con los pergaminos y los viejos infolios, afanes de esclarecer todo lo oscuro en la historia nebulosa de las montañas bajas de Burgos.

Antes de él todo era misterio en la tierra noble y rizada de Peñas al Mar: eran misteriosos los retablos dorados, las sirenas de los follajes heráldicos, la inscripción latina de la portalada, los castillos de oro mazonados de sable, los lebreles de su color, las cruces flordelisadas, las veneras, los armiños... Toda la fauna heráldica que puebla los Alfoces y las Merindades había perdido — incuria del tiempo, desmemoria de los hombres — su magnífico simbolismo, su valor histórico, su significado ancestral... Ya no decían nada las armaduras damasquinadas, ni las imágenes de la Fortuna, ni los lemas caballerescos, ni las veneras rojas del Apóstol. Y el buen Abad con la varita mágica de su pluma les volvió a la vida y definió sobre su origen y fundamento: del retablo barroco surgió la figura engollada del Virrey del Perú; del humilladero, sito al trasponer el puerto, la imagen del banderizo muerto violentamente en civil discordia; de los atributos militares — atambores, pendones, lanzas, cañones, montoncitos de balas — que exornan el escudo de la casa solar nació la historia del Capitán General de Tierra Firme; del Vitor pintado en la

SEMBLANZA DEL CRONISTA MUERTO

fachada del palacio surgió todo un Presidente de Castilla. El agro montañés con sus ermitas, sus casonas, sus portadas y sus palacios iba poblándose de imágenes de un pasado glorioso. Porque el buen D. Mateo Escagedo Salmón iba sacando historia de las ruinas, de los libros raros, de los protocolos escribaniles, de los expedientes formados para vestir el hábito de las órdenes de caballería.

Volvieron a sonar nombres ilustres, se conocieron hazañas olvidadas, hechos insignes, vidas saturadas de virtudes cristianas, militares y políticas.

La historia montañesa tan borrosa, tan ignorada, se iba aclarando año tras año en los libros hinchidos de ciencia que daba a las prensas el señor Abad. Su fecundidad no conocía precedentes, y aquellos libros de laboriosa gestación y costosa factura, no se preparaban ni se imprimían con la bolsa repleta de un poderoso, sino con la flaca escarcela de un cura de aldea que empleaba su menguada congrua y sus afanes en dar a conocer el pasado glorioso del terruño pairal.

Y aquella vida laboriosa de romántico explorador de viejas edades iba unida a otra vida humilde de sacerdote ejemplar. Su parroquia era la venerable colegiata de Santillana del Mar. Para tal monje tal celda: sepulcros de infantitas castellanas, de guerreros, de santas; retablos góticos de tablas flamencas, capiteles que representan escenas de guerra y de amor... Y un claustro maravilloso labrado por artistas del medioevo que acompañaban sus macetas cantado romances del ciclo de Artus...

El más ilustre historiador de la Montaña tenía estampa de hidalgo rural: era de mediana estatura, de color cetrino, de pelo entrecano e hirsuto, de pobladas y prominentes cejas; los ojos pequeños y cercados de rojo, la mirada viva, la nariz grande y descolgada sobre el labio superior, la boca carnosa, de abultados labios. Tenía feliz memoria

SEMBLANZA DEL CRONISTA MUERTO

y claras ideas; era infatigable y desordenado en sus trabajos; muy campechano en su trato, muy tuteador y amable. Jamás negó consejo, noticia, ni opinión en las disciplinas que cultivaba. Era un hombre bueno, el buen abad de Santillana; un hombre bueno que venció sin esfuerzo a los siete pecados capitales y vivió austeraamente consagrado a paliar humanas miserias y a estudiar la historia gloriosa de la tierra noble y rizada de Peñas al Mar.



D. MATEO ESCAGEDO SALMÓN
(Retrato hecho en 1928 por la Archiduquesa Margarita de Habsburgo)

LA LABOR GENEALÓGICA Y HERÁLDICA DEL CRONISTA

Si es cierto que el benemérito Cronista de la Montaña, don Mateo Escagedo Salmón, dedicó su actividad a cultivar el, hasta sus días, desolado campo de la investigación histórica regional en todos sus varios aspectos, la Heráldica y la Genealogía fueron las ramas a que consagró su asombrosa laboriosidad con mayor constancia, cariño y competencia; disciplinas estas en las que descolló muy por encima de todos nuestros historiadores pasados y contemporáneos.

Por eso el Centro de Estudios Montañeses le llamó a su seno para que dirigiera la correspondiente sección, y hoy, al rendir homenaje póstumo a su memoria, como muestra de los grandes provechos que se hubieran seguido de haber tenido a bien el Altísimo prolongar sus días, se publica a continuación el Plan de Trabajo de la Sección de Heráldica y Genealogía del C. E. M. que el señor Escagedo redactara recientemente, que es como el programa de la labor que el malogrado Cronista pensaba realizar dentro de aquella corporación, plan que, muerto su autor, el C. E. M. seguirá tan puntualmente como lo consentan las variaciones de los tiempos. Y seguidamente se imprime el juicio elogioso que los trabajos heráldicos y genealógicos del señor Escagedo merecen al actual Director de la mencionada Sección del C. E. M., don Marcial Solana, primero de los que estudien la personalidad científica del señor Escagedo.

SECCIÓN DE HERÁLDICA Y GENEALOGÍA

PLAN DE TRABAJO DE ESTA SECCIÓN

HERÁLDICA

El fichero heráldico ha de constar: 1) De las fotografías de todos los escudos que actualmente hay en la provincia de Santander. Donde no sea fácil reunir fotografías, dibujos de los escudos, con la indicación del lugar y armas que son.

2) De fotografías de todas las certificaciones (llamémoslas así) dadas por los reyes de armas a personas montañesas. Ciento que para mí la mayor parte de estas certificaciones son caprichosas, (ninguna de ellas hace fe jurídica, ni siquiera histórica) pero no es menos cierto, que ellas han influido poderosamente en la heráldica montañesa, porque el que tenía una certificación de un rey de armas, al edificar una casa, ponía en ella las armas de la certificación, aunque no fuesen las del interesado, como sucedía casi siempre. Esto ha hecho que puedan hoy identificarse perfectamente la fecha de la edificación y el dueño que la hizo. Como la reunión de las fotografías de las certificaciones aludidas, fechas de estas y armas que describen, es fácil, y servirá además, para explicar muchos cambios de escudos, creo que el trabajo inmediato de esta sección debería ser este. Nuestro compañero el señor don Francisco G. Camino tiene ya reunidas muchas fotografías de certificaciones de reyes de armas dadas a montañeses, fotografías que pueden ser la base de la publicación de un Manual en este sentido, que yo propongo se publique el próximo año.

GENEALOGÍA

La práctica de muchos años dedicado a la investigación en archivos públicos y privados, me ha demostrado que es extensísima y complicada la materia de la sección de Ge-

SECCIÓN DE HERÁLDICA Y GENEALOGÍA

nealogía de nuestro Centro de Estudios Montañeses. Procuraré sintetizarla. Toda investigación ha de ser a base de archivos. Indicaré éstos.

ARCHIVOS EN LA PROVINCIA

1) *Archivos notariales*.—Algunos no existen, como los del partido judicial de Reinosa, que se quemó hace poco más de un año. De los del partido de Torrelavega quedan sólo restos, los demás se quemaron no hace mucho, y los que quedaron supongo estarán en mal estado de conservación, por el agua que emplearon para apagar el incendio; después de quemado no he visto lo que quedó. En San Vicente de la Barquera se quemaron también los antiguos de esta villa, en el siglo XVII, pero tiene los posteriores a esta fecha y los de los pueblos del partido que se recogieron, aunque no de todos; pues en el archivo notarial de Cabuérniga vi los protocolos de algunos de los pueblos que ahora son de S. Vicente, quizá por los diversos cambios de demarcaciones de los partidos. La mejor fuente genealógica está precisamente en los archivos notariales. Como estos no suelen tener índices, el trabajo en ellos es muy ingrato, pero muchas veces es el único medio de poder probar documentalmente la filiación y genealogía de una familia; por eso, a pesar del tiempo que en ellos se pierde, he pasado días y meses en los archivos de protocolos de la provincia. El hacer los índices y papeletas de estos archivos, para tenerlos en nuestro Centro, ocuparía a una persona años enteros. Como está acordado que todos estos archivos se reúnan y formen uno solo provincial, que creo debe organizar el cuerpo de archiveros, el Centro nada puede y debe hacer ahora en ellos.

2) *Archivos parroquiales*.—Siguen en importancia genealógica a los de protocolos. En los archivos parroquiales es fácil el trabajo.

MATEO ESCAGEDO

3) *Archivos municipales y padrones de hidalguía.*— Debería gestionarse que con los archivos notariales formasen parte del Archivo Provincial. Los padrones de hidalguía que estuviesen en poder de particulares, deben ir también a este archivo, y, de no ser así, la sección debería inventariarlos, y a ser posible, recogerlos y depositarlos en la Biblioteca Municipal de Santander, para su custodia.

4) *Catastro de Ensenada.*—Actualmente en la Biblioteca Municipal y en la Delegación de Hacienda, se debería procurar que estuviese todo reunido.

5) *Archivos de las Alcaldías mayores y Juzgados de Primera Instancia.*—Estos archivos son curiosos en la parte de pleitos, que contienen gran número de notas genealógicas, ya que algunos de los litigados se refieren a los mayorazgos y derechos de estos; aunque muchos de estos pleitos continuaron en la Chancillería, otros no fueron a ella. No son menos curiosos los muchos y dilatadísimos pleitos de pastos acerca de los derechos que en ellos tenían muchas, familias montañesas, como las de Cos, Calderón, Rubín de Celis, Rábago, Cossío, etc., en los Puertos altos de Cabuérniga, Campoó, Tudanca y Polaciones, pleitos que contienen noticias genealógicas de las casas interesadas en ellos. Los documentos de estos archivos (Alcaldías mayores y Juzgados de Instrucción), supongo irán también al Archivo Provincial. La organización de este, para que rinda su utilidad, será pesada, pero el Cuerpo de Archiveros debería hacerla en el menor tiempo posible. Si se concreta a reunir toda esa documentación en Santander (40.000 o 50.000 legajos), y se la entregan a un sólo archivero, se pasarán años y años sin que pueda estar a disposición del público, y a los que ahora se dedican a estas investigaciones genealógicas para nada servirá; ya se habrán muerto cuando esté organizado el archivo. Si a estos archivos añadimos los particulares (aun quedan algunos de importancia en la provincia) se ve que

SECCIÓN DE HERÁLDICA Y GENEALOGÍA

sin salir de la Montaña, es amplísimo el campo de la investigación genealógica.

Los montañeses hidalgos todos, mientras no se demuestre lo contrario, y andariegos fueron dejando huellas de su sangre y descendientes de sus apellidos, no sólo por las provincias españolas, sino por todas las partes del mundo y de una manera especial por nuestros antiguos Vireynatos americanos. Son de absoluta necesidad para la investigación genealógica, archivos que no están en la provincia de Santander. Indicaré los más importantes.

Archivos de las Chancillerías de Valladolid y Granada.—Don Alfredo Basanta de la Riva ha publicado el *Catálogo de los pleitos y expedientes litigados en la Sala de los hijosdalgo de Valladolid* (Cuatro tomos, Valladolid, 1920-1932). En él hay cientos de expedientes de montañeses. No sé si se ha publicado el catálogo de la Chancillería de Granada, y aunque esta sea para nosotros mucho menos interesante es importante, ya que en ella litigaron su hidalgüía bastantes montañeses de los que se avecinaron en el sur.

Archivo de las Ordenes Militares (A. H. N.) — Riquísimo en noticias de montañeses, porque más de un millar de estos se cruzaron. Del archivo de Ordenes se han publicado los catálogos (Santiago en 1901, Calatrava, Alcántara y Montesa en 1903, y Carlos III en 1904).¹ Este archivo me ha servido maravillosamente para mis *Solares Montañeses*. Debo indicar que o los catálogos están incompletos o faltan muchos expedientes de caballeros montañeses. De la Orden de Santiago está publicando actualmente don José Pérez Bal-

¹ El Marqués de Rafal y F. Suárez Tangil publicaron en 1911 (Madrid) el *Indice de pruebas de los C. de S. Juan de Jerusalén Orden de Malta*.

De la Orden del Santo Sepulcro (el archivo de esta está en Jerusalén) publicó el Comendador don Carlos de Odriozola y Grimaud (que fué notario en Ramales) el Catálogo de los Caballeros que ingresaron en ella desde la conquista de Jerusalén en 1099 hasta el 1905, y las damas de la misma Orden desde su creación en 1888 hasta la misma fecha. Zaragoza, 1905. En 1910 publicó un nuevo catálogo (Barcelona) con los Caballeros desde la restauración del Patriarcado de Jerusalén en 1848 hasta el 1910, y en 1914 otro desde el 1907 hasta el 20 de julio de 1914 (Barcelona).

MATEO ESCAGEDO

sera, santiaguista, un estudio de las genealogías que contiene, y aunque muy sintetizado, el tomo III, publicado este año, llega solamente al expediente 312 bis, que es el del famoso Adelantado de la Florida don Pedro de Alvarado y Contreras.

Sección de Consejos suprimidos (A. H. N.) — Títulos y Grandezas del reino. En ellos hay cientos de expedientes y documentos referentes a montañeses; el catálogo de Títulos y Grandezas se publicó en 1919. En la misma sección para la documentación del antiguo Consejo de Indias, riquísimo en noticias de montañeses en América. Cuando yo estuve en el A. H. N. en 1920, aunque muy adelantado, no estaba aún terminada la catalogación de éste; supongo que hoy lo estará. Don Angel González Palencia publicó aquel año un extracto del catálogo de los documentos de este Consejo, en el que se apuntan los nombres de bastantes montañeses, documentos interesantes para la biografía de éstos.

En la misma sección de Consejos suprimidos hay buen número de documentos referentes a hidalgos; el catálogo de estos se publicó en 1920. En el suprimido Consejo de Castilla se conservan los papeles correspondientes a los antiguos Alcaldes de Casa y Corte (más de una docena de montañeses lo fueron); el catálogo fué publicado en 1925. En el mismo A. H. E. se conservan también las ejecutorias sobre vínculos y mayorazgos, estados y señoríos, que estaban en el Registro general del Sello de Castilla; Angel González Palencia publicó en 1930 el catálogo de estos pleitos. La documentación catalogada comprende desde 1690 al 1892. La anterior al 1690 esta en el archivo de Simancas. En esta materia en Simancas son interesantes, no sólo el Registro del Sello sino también los libros de Juros, papeles de nombramientos de escribanos con título vinculado, como fueron casi todos los montañeses, etc. He de apuntar otras secciones tan curiosas e interesantes para los estudios

SECCIÓN DE HERÁLDICA Y GENEALOGÍA

genealógicos como la del Consejo de la Inquisición, en la que están las genealogías de cuantos montañeses desempeñaron cargos en el Santo Oficio, y he de indicar que también es interesante para nosotros el archivo de los Caballeros Hijosdallos de Madrid. El catálogo de este le publicaron los Rújula en 1920.

Archivos de guerra.—Para ingresar en el ejército y en la armada fué necesario durante siglos probar la nobleza. Don Juan Moreno de Guerra y Alonso publicó, en 1913, el *Catálogo de los Caballeros Cadetes, de la Compañía de Guardias Marinas*, desde su creación, en 1717 hasta el 1834, en que se suprimió la probanza de la nobleza e hidalgía para el ingreso. En este catálogo se apuntan muchos montañeses marinos ilustres de esa época. No sé donde paran los expedientes anteriores al 1717. Los de Guerra estarán en el suprimido Consejo Supremo de Guerra, en los departamentos de este Ministerio y en Simancas.¹ Ignoro si se han publicado los catálogos.

Se exigía la hidalgía para el ingreso en los Colegios mayores, en los Corregimientos en los cuerpos Jurídicos, en los beneficios eclesiásticos, etc.; no puedo por lo tanto, calcular el número de expedientes genealógicos que habrá en los archivos relacionados con estos cargos. Algunos archivos de catedrales me han servido muy bien para mis *Solares Montañeses*.

Hay un archivo de verdadera importancia para estos estudios genealógicos montañeses, sobre todo en nuestras relaciones con América: es el Archivo de Indias en Sevilla y de una manera especial en su sección de Pasajeros a Indias. A mí este archivo, de importancia excepcional, he de confesar que para nada me ha servido hasta la fecha, ya que las notas que ha él he pedido no me las han enviado,

¹ Los de Guerra en su mayoría están en el Archivo del Alcázar de Segovia y no se ha publicado su catálogo. N. de la R.

MATEO ESCAGEDO

y cuando me permitiesen al terminar mis *Solares Montañeses* pasar unos meses en Sevilla, reuniría los materiales necesarios para completar mis notas de montañeses en India, que aspiro a publicar. De este archivo, en la sección que a nosotros principalmente nos interesa, se han publicado, que yo sepa, dos catálogos ambos incompletos y en publicación actualmente; el de don Luis Ruibio y Moreno (tomos XI y XIII de la colección de documentos inéditos para la Historia de Hispano-América) y el publicado en 1930, por el Ministerio de Trabajo, y ordenado por el Jefe del Archivo. El primero contiene las papeletas de los que marcharon a Indias desde 1492, (tomo IX) y desde esta fecha al 1588, (tomo XIII) y el segundo desde 1509 a 1535.

Si a estos archivos, ligeramente reseñados, se añaden las noticias que andan desperdigadas por otros archivos españoles y americanos, se ve perfectamente lo amplísimo que es el campo de la genealogía montañesa. En esta sección ¿qué se puede hacer que sea útil a los que quieran dedicarse a estos estudios?

Reunir las papeletas de cuantos montañeses han dejado huellas por todas partes es imposible; apuntar las que bueñamente se puedan, será, a mi juicio, poco práctico, ya que durante muchos años serán estas una cantidad ridícula en proporción a las que se podían juntar. Creo que esta sección debe concretarse, por ahora, a adquirir todos los catálogos publicados (algunos ya difíciles de adquirir por estar agotados) y los que se vayan imprimiendo. Formar un índice de personajes montañeses y de los documentos relacionados con ellos; índice que podría ser uno de los Manuales que publicase el Centro; y sería desde luego magnífica guía para que algunos de los que se aficionasen a estos áridos estudios supieran donde podrían encontrar la documentación.

EL DIRECTOR DE LA SECCIÓN,
MATEO ESCAGEDO

DON MATEO ESCAGEDO Y LOS ESTUDIOS DE GENEALOGÍA Y HERÁLDICA MONTAÑESAS

Al anochecer del 26 de agosto último, en la Plaza de la Colegiata de Santillana, y frente al antiguo palacio de los abades, me despedía yo de don Mateo Escagedo para regresar a La Concha, desde donde había ido a la Villa de Santa Juliana para llevar a nuestro Cronista unos datos genealógicos sobre la casa de Velasco de la Rueda, que varias veces me había pedido. Triste y decaído me pareció entonces don Mateo; pero nada hizo pensar que aquella sería nuestra última entrevista, y que a los pocos meses tendría yo que escribir sobre la labor genealógica y heráldica de este montañés benemérito porque la muerte ya hubiera puesto fin a su vida en la tierra.

Aunque yo tuve con don Mateo amistad sincera y antigua, como que principió en 1916, no voy a redactar un panegírico apasionado del Sr. Escagedo como trabajador incansable en el campo de la Genealogía y la Heráldica; voy a pretender señalar con imparcialidad el puesto que le corresponde en la historia de la Genealogía y de la Heráldica en la Montaña, subrayando los méritos que indudablemente tiene en este campo, y también los defectos en que incurrió como hombre que era y sujeto, por consiguiente, a la imperfección inseparable de todo lo humano.

* * *

Fueron los montañeses de antaño muy dados a genealogía y a blasonar de antigüedad y nobleza en la alcurnia, sin ceder a nadie el primer puesto, en cuanto al lustre de la propia estirpe. Tan acusadas estuvieron en nuestros mayores estas cualidades que dieron ocasión a innumerables

MARCEL SOLANA

zumbas, que a veces les dejaban en situación harto ridícula, no ya a los ojos de los hombres de hoy, en que la corriente igualitaria y democrática ha borrado toda distinción humana fundada en la sangre y la prosapia, sino hasta a juicio de personas que vivieron cuando era una realidad social con grandes consecuencias la división de los ciudadanos en hijosdalgo y pecheros.

Apesar de esto se puede decir que nuestros predecesores no escribieron sus genealogías, porque hasta hoy los estudios e investigaciones genealógicos, fueron escasísimos en la Montaña y reducidos a historiar los orígenes de muy contadas familias.

Aparte de algunos memoriales genealógicos, escritos para justificar peticiones de mercedes elevadas a la Corona, ya no recuerdo ahora otras obras exclusiva y propiamente genealógicas debidas a montañeses anteriores a nuestro siglo que: la *Historia de la Casa de Cosío*, compuesta por el beneficiado don Andrés de Cosío y Gómez; las *Casas de Velasco de Soto junto a Briviesca y de la Rueda en la montaña y del Pico de Belasco en Angustina de Trasmiera*, un tomo en folio sobre la *Casa de Velasco de la Rueda*, otro volumen asimismo en folio acerca de la *Casa de Ceballos de Las Presillas*, y otro sobre los *Ceballos de San Andrés de Cayón y de Buelna*, estudios todos cuatro escritos en el siglo XVIII por el Camarista de Castilla y Académico don Fernando José de Velasco Ceballos y Fernández de Isla; la *Noticia genealógica de los ascendientes de la casa de Floranes de Tanarro venidos a este lugar de la casa solar nativa y principal de Floranes, sita en el barrio de este nombre en el concejo de Santibáñez, y de sus enlaces matrimoniales, parentescos y conexiones con otras familias del país. Sacado todo de los papeles de la misma casa de Tanarro y otros que para este fin se vieron. Por don Rafael Floranes Encinas y Robles, hijo y poseedor de ella, señor*

DON MATEO ESCAGEDO

de Tavaneros, y primer socio de la Real Sociedad Patriótica de Valladolid y su provincia, etc., el año 1785, habiendo venido a este país a recobrarse de un insulto de tercianas de que se halló molestado; y la Historia genealógica de la casa de Barreda y de las de Horcasitas, Peredo, Cos, Herrera y Montano Salazar, reunidas a ella y justificada con documentos auténticos, que, en el primer tercio del siglo xix, trabajó el mayorazgo don Blas María de Barreda y Horcasitas.

Todas estas obras están inéditas; y, por lo mismo, son contadísimas las personas que han podido manejarlas; aparte de que entre dichos estudios los hay tan acabados y perfectos como los que salieron de la pluma de don Fernando José de Velasco Ceballos, que no desmerecen ni aun colocados junto a los más esmerados y eruditos de los *dii maiores* de la genealogía Española: el Comendador de Zorita don Luis de Salazar y Castro y el Académico de la Historia don Francisco Fernández de Béthencourt.

Si tan escasos fueron los trabajos genealógicos que sobre estírpes montañesas compusieron los hijos de nuestra tierra, júzguese lo que serían los que a ellas consagraron investigadores de otras regiones. Algunas genealogías montañesas, muy pocas, que contienen las *Relaciones genealógicas de los marqueses de Torsifal, Condes de Torresvedra, su varonía Zevallos de Alarcón*, escritas por don Antonio Suárez de Alarcón e impresas en Madrid en 1656; la *Historia del Colegio Viejo de San Bartolomé de Salamanca*, redactada por el Marqués de Alvientos y publicada en Madrid en 1768; la obra de don José Manuel Trelles Villademoros, intitulada *Asturias ilustrada*, sobre todo la segunda edición, que se estampó en Madrid en 1760;... sólo por verdadera excepción se halla algún libro exclusivamente dedicado a estudiar la genealogía de un apellido montañés, y escrito por el autor ajeno a nuestra región, como la *Descripción*,

*armas, origen y descendencia de la muy noble y antigua casa de Calderón de la Barca y sus sucesiones continuadas, que escribió el Rmo. P. M. Fr. Felipe de la Gándara, de la Orden de San Agustín y Chronista General del Reyno de Galicia, y para eso esta obra fué de tan modo enmendada y continuada por el Rm. P. Fr. José Río, Maestro General de la Religión de San Benito, y montañés insigne, que resultó casi nueva al ser publicada a mediados cel siglo xviii en Madrid, por el impresor Juan de Zúñiga.*¹

Cosa muy análoga a esta ocurrida con la genealogía, acontecía con la heráldica; pero empeorada aún en relación a la Montaña.

Con derecho evidente los montañeses de antaño al uso de blasón, pues la casi totalidad de los habitantes de nuestro suelo eran notorios hijosdalgo de sangre, el colocar escudo de armas en la fachada de la casa no dependía en la Montaña de que el propietario del inmueble tuviera o no facultad jurídica para ponerle, sino de que poseyera el caudal suficiente para hacerle labrar. Poner un escudo en el machón de la solana o en la portada del solar era aspiración vehementemente sentida por todo montañés anterior al siglo xix; y que procuraba satisfacer con las primeras peluconas ahorradas de la pobreza que daba el país o venidas de las Indias, donde las ganaran honradamente los hijos de la Montaña.

Por esto el número de piedras heráldicas que, ostentosas, se erguían en iglesias, palacios, portadas, casas, a veces modestísimas y hasta miserables..., era grandísimo en la Montaña; amén de los escudos correspondientes a los certificados de blasones pedidos por los reyes de armas y de los que, a veces, encabezaban las reales provisiones de hidalgüía de las Chancillerías de Valladolid y Granada; do-

¹ Esta edición no expresa el año de la impresión. Las licencias están fechadas en 1752 y 1753.

DON MATEO ESCAGEDO

cumentos que, con verdadero cariño, guardaban en arcas, mesas y cofres los montañeses de la Historia.

Así, pues, como en la Genealogía, también en la Heráldica ofrecía la Montaña materia dilatadísima al trabajo del investigador. Y, sin embargo, los estudios heráldicos anteriores al siglo actual fueron en nuestra Región aún más escasos que los consagrados a la Genealogía.

Dedicados sólamente a la Heráldica montañesa y anteriores al siglo xx, sólo sé que se compusieran el nobiliario intitulado *Linajes de la Montaña*, hecho por don Leopoldo de Barreda y Mena, Marqués de Casa Mena, aunque no lleva firma, en el que se recogen un medio centenar de escudos de nuestra tierra; y una sencilla colección de 57 blasones montañeses, rotulada *Apuntes de varios escudos de armas de linajes de familias de la provincia de Santander, por don Enrique de Leguina y Vidal, cronista de dicha provincia*, basada casi por completo en los *Linajes de la Montaña*. Por supuesto, ambos trabajos están totalmente inéditos.

Colecciones heráldicas de carácter general o regional, pero no montañesas, sí las hay que contengan algunos blasones de nuestra tierra, como, por ejemplo, la *Nobleza de Andalucía* de Gonzalo Argote de Molina y el *Nobiliario de los Reinos y Señoríos de España* que se publicó a nombre de don Francisco Piferrer; pero todo ello es escaso y casi de ningún valor en orden a la Heráldica montañesa.

* * *

En este estado los estudios genealógicos y heráldicos montañeses apareció don Mateo Escagedo. Pronto se manifestó en él una verdadera vocación por los estudios de Historia Montañesa, a los que dedicó veintitantos tomos, independientemente de bastantes trabajos sueltos publicados en diarios y revistas, trabajos que su autor no coleccionó. Pero, dentro de la historia de la montaña, lo que más

MARCIAL SOLANA

atrajo a don Mateo fué la genealogía, principalmente, y también la heráldica, aunque no tanto como aquella.

De genealogía el Sr. Escagedo dejó publicados al morir siete tomos de *Solares Montañeses*, otro tomo en prensa, y otro en preparación, en todos los cuales expone las genealogías de un número grandísimo de familias montañesas. Además tenía impresos dos estudios genealógicos sobre familias montañesas de mucha importancia: uno consagrado a la gran casa de la Vega, como antecedente obligado del pleito de los Nueve Valles (Torrelavega, 1917); y otro, en dos volúmenes, dedicado a las casas cabuérnigas de Terán, Calderón y sus anejas (Santoña, 1934).

Estudio general sobre la genealogía de nuestra región, con noticias de algunos genealogistas montañeses inéditos, es la conferencia que don Mateo leyó en el Ateneo de Santander el 25 de abril de 1925, y que se imprimió en esta ciudad en el mismo año, costeando la edición algunos buenos montañeses, y que más tarde puso su autor al frente del tomo I de los *Solares Montañeses* (Santoña, 1925) como *Introducción* a esta obra.

De heráldica publicó don Mateo, además de la descripción de innumerables blasones en los *Solares Montañeses* y en otras varias de sus obras, una colección de más de 1800 escudos montañeses, que encerró en el libro VII de su *Crónica de la provincia de Santander*, tomo II (Santander, 1922). Esto aparte de algún trabajo menudo, como el *Informe acerca de la memoria que el Sr. Fresnedo presentó al Exmo. Ayuntamiento de Santander «El escudo de Santander»*, trabajo que se imprimió en Santander, en 1922, con los demás informes a que dió lugar la petición del Sr. Fresnedo de que se variase el blasón de la ciudad, en un volumen intitulado *El escudo de la ciudad de Santander*, y después, independientemente, por el Sr. Escagedo con tomo X de sus obras.

DON MATEO ESCAGEDO

Es, pues, indiscutible que por el número de genealogías que expuso y de escudos que describió, el Sr. Escagedo desarrolló dentro de la esfera de la genealogía y de la heráldica de la montaña una labor titánica, como no la ha realizado nadie y como, probablemente, nadie la efectuará.

Una particularidad, muy digna de ser advertida, hay en toda esta labor: la total ausencia de vanidad familiar. Los genealogistas montañeses anteriores a don Mateo: los señores Cosío, Velasco, Ceballos, Floranes y Barreda, habían dedicado preferentemente sus trabajos a los propios linajes. Don Mateo, en cambio, aunque fué montañés de pura raza, jamás escribió una línea sobre su genealogía ni dijo nunca cuál era el escudo del apellido Escagedo.

* * *

Pero, respecto a estas disciplinas, como en cuanto a cualquiera otras, lo principal no es escribir y publicar mucho, sino hacerlo bien. ¿Consiguió esto don Mateo Escagedo al tratar de Genealogía y Heráldica montañesas? Para averiguarlo hay que principiar concretando con toda precisión en qué consiste el escribir bien cuando se trata de genealogía y heráldica.

La genealogía, como disciplina histórica que es, ha de exponer la verdad de las generaciones de los linajes estudiados; ha de demostrar que estas generaciones fueran en realidad como se dice; y ha de presentar esta sucesión de las generaciones con orden y claridad, porque si estas cualidades son necesarias en todo trabajo mental, son lo especialmente en lo que concierne a genealogías, materia muy fácil de degenerar en embrollo ininteligible. Por esto, el escritor que exponga con orden y claridad la verdadera sucesión de las generaciones de los linajes que estudie, y que, además, demuestre, con los medios de prueba admitidos por la recta metodología histórica, que en realidad fueron

MARCIAL SOLANA

tales y no otras las sucesiones en dichas estirpes, ese será genealogista perfecto.

Para escribir bien de heráldica son precisas dos cosas: dar a conocer los distintos blasones que son en verdad signos de personas, familias, corporaciones, estados, etc.; explicar por qué razón tales escudos corresponden a aquellos sujetos a quienes se atribuyen, si por concesión regia, por uso inveterado, etc.; por lo que sea.

Juzgando con arreglo a estas normas los trabajos genealógicos y heráldicos que nos presenta la historia de estas disciplinas, ¡cuanto de censurable y malo se encuentra en ellos!

Para apreciar mejor los yerros de tantos malos genealogistas conviene tener muy presente, entre otras cosas, que hoy en España la familia meramente hidalga que logra probar documental y fehacientemente su ascendencia hasta entrar entrar en el siglo xvi, constituye una verdadera excepción. Y la razón es porque en dicho siglo comenzaron a extenderse los principales medios de prueba genealógica: las partidas sacramentales, de bautismos y matrimonios, ordenadas para toda la Iglesia por el Concilio de Trento, y antes, para España, por el Cardenal Jiménez de Cisneros siendo regente del Reino, y es raro el archivo parroquial, que sin laguna ni faltas, conserva todos los libros que debieran constituirle. De las familias pertenecientes a la primera nobleza, pero no de sangre real, no sé si habrá alguna que pueda probar documentalmente su origen llegando a la primera mitad de la Edad media. Las mismas estirpes reinantes en la época contemporánea, y no las de antes de ayer, como los Bonapartes o los Bernadotes, sino las de mayor antigüedad e historia, cual los Habsburgos y los Borbones, no pueden remontar su genealogía cierta y demostrada más allá del siglo ix.

Pues bien, hubo genealogistas que llegaron en los árbo-

DON MATEO ESCAGEDÓ

les genealógicos hasta el primer hombre; y así existió escritor de esta clase que muy seriamente y con idéntica seguridad y certeza con que podía fijar la genealogía que mediaba entre él y su bisabuelo, señaló la ascendencia del Emperador don Carlos V desde los padres de este hasta el mismísimo Adán.

Lo importante para estos falsarios de la Genealogía era hacer descender a las personas de varones ilustres y de la antigüedad más remota posible; y si estos personajes no existían o eran totalmente desconocidos se inventaban, y el genealogista se quedaba satisfecho con haber alagado así la vanidad ridícula de las gentes, que a veces también pagaban estas materias. Con este procedimiento se llegó a buscar como troncos de linajes a seres mitológicos, que jamás existieron, como no fuera en la imaginación de los hombres, y que por consiguiente, mal pudieron dejar descendencia; y se hizo, por ejemplo, al dios Hércules ascendiente cierto de los Saavedras.

Además, estos malos genealogistas tuvieron propensión acentuadísima a lo fabuloso y fantástico al explicar el origen y por qué de los apellidos. Un genealogista bastante sesudo para lo que se estiló en este gremio, Lope García de Salazar, escribiendo del apellido Osorio, de Villalobos de Campos, da muy seriamente la siguiente explicación del principio del mismo: «La causa porque tomaron nombre Osorio fué porque un caballero de aquel linaje, que era mancebo e esforzado, entró mucho denodadamente en una cueva, que había muchos diablos e echaban pedazos de omes muertos sobre los que allí entraban a probarse, e perdianse de espanto e de miedo todos los que allí se probaban, e aquél fué tan osado que entró dentro e peleó con un diablo, que aquello fasía, abrazándose con el a pechos e a manos, e echole fuera tres veses en una noche, que se le tornaba cada vez que le dejaba fuera, fasta que cantó el

MARCIAL SOLÀNA

gallo, que salió el mál espíritu de aquel cuerpo muerto que se había hecho de los pedazos de omes muertos que le echaban de arriba, e como cantó el gallo cayose como cosa muerta, e por aquel osadia que hizo le llamaron osado, e mudándose el vocablo llamáronse Osorio de Villalobos». ¹

A tales puntos se llegó con todas estas fantasías que el Consejo Supremo de Castilla mandó a los tribunales que no dieran fe a las noticias del *Nobiliario genealógico de los reyes y títulos de España* escrito por Alonso López de Haro, cronista de don Felipe IV; y eso que esta obra, en la que se hallan cosas aprovechables, no es, ni mucho menos, lo peor que en tal sentido salió de plumas españolas.

Cierto es que no todos los genealogistas fueron así; mas para hallar en España un don Luis de Salazar y Castro, que trabajó con tanta perfección gran número de memoriales de casas ilustres, y las *Advertencias históricas*, y la *Historia de la Casa de Silva*, y las *Glorias de la Casa Farnese*, y, singularísimamente, la *Historia de la Casa de Lara*, que, si no me contuviera el apasionamiento que en mí reconozco por lo genuinamente español, yo no dudaría en afirmar que ha sido el mejor de los genealogistas que hasta ahora han escrito en el mundo todo; para encontrar en el extranjero un Fray Anselmo de Santa María, agustino recoleto, cuya *Histoire Généalogique et Cronologique de la Maison Royale de France, des Paris, Grands officier de la Couronne et de la Maison du Roy, et des anciens Barons du Royaume*, es decir, de casi toda la nobleza francesa, es un modelo en cuanto a riqueza del contenido, a crítica sana, y a claridad y orden en la exposición, ¡cuántos y cuántos no son los genealogistas inventores de patrañas, que daban como verdades históricas lo que sólo son fantasías de novela! Pero si a principios del siglo XVII, que fué tal vez el siglo en que

¹ *Las Bienandanzas e Fortunas*. Fol. VI v. Col. 2.^a Códice de la Real Academia de la Historia reproducido en la edición impresa de Madrid en 1881.

DON MATEO ESCAGEDÓ

más descaradamente se falseó la Historia, un historiador y genealogista guipuzcoano, Esteban de Garibay, llegó a decir que si a los libros fabulosos de algunos reyes de armas se los purgase de lo malo que contienen, quedaría en ellos muy poco de bueno.

En cuanto a la Heráldica, muchos de los antiguos reyes de armas parece que no concebían el origen de los escudos si no era fundándose en hechos portentosos que dieron motivo para que reyes remotísimos los recompensaran con tales blasones. Así se les ve que, con toda ingenuidad y como si ellos mismos hubieran presenciado los acontecimientos, hablan de que el Rey don Pelayo, verbigracia, para premiar a tal o cual guerrero por el valor y esfuerzo con que peleó en Covadonga, matando él solo a tres o cuatro mil moros, le dió por armas estos o aquellos blasones, que desde tan remota fecha traen como escudo familiar los descendientes de aquel invicto cristiano. Y si a este mentiroso rey de armas se le preguntara en qué se apoyaba para afirmar tan rotundamente todo esto, o callaría como un mudo, o a lo más contestaría muy seriamente que en los *papeles de su archivo*, pero cuidando mucho de no detallarlos ni menos mostrarlos a ningún nacido.

Ejemplos concretos de todo esto, pudiéranse aducir con facilidad extraordinaria; pero no es necesario: quien desee verlo con sus propios ojos no tiene más que repasar los nobiliarios o las minutillas de las certificaciones de escudos extendida por los reyes de armas, minutillas que se guardan en la Sección de manuscritos de la Biblioteca Nacional de Madrid.

* * *

Don Mateo Escagedo se propuso escribir de genealogía y de heráldica montañesas honradamente, no para lisonjear la vanidad ridícula de los hombres, sino para exponer la

MARCIAL SOLANA

verdad de los hechos; y probando convenientemente las afirmaciones. En el *Prólogo* de sus *Solares montañeses* dijo don Mateo: «Los antiguos reyes de armas... tendieron más a la estulta lisonja de los que les encargaban minutias... que a investigar concienzuda y documentalmente sus trabajos... Yo, que en esta obra no me he de concretar a una familia con sus entronques, sino que quiero escribir, aunque sea sucintamente, de las familias montañesas con sus nobles apellidos..., he hecho un estudio detenido del archivo de las Ordenes Militares, y los expedientes de éste, con los del Cuerpo de Hijosdalgo de Madrid, los del Archivo de la Chancillería de Valladolid y la investigación detenida de bastantes archivos montañeses, me servirán de base en esta publicación». ¹

Si se examinan los trabajos genealógicos del Sr. Escagedo hay que reconocer que, en general, cumplió este su propósito. Las genealogías que don Mateo expone no contienen nada de fabuloso ni inverosímil en cuanto a los orígenes de las familias, no se remonta nunca la antigüedad mayor de las que arrojan los documentos que maneja, y suele indicar frecuentemente las fuentes históricas en que se basa para establecer las sucesiones de las estirpes que estudia. Por consiguiente, en lo fundamental para un genealogista, don Mateo escribió bien: pues dijo la verdad, y se fundó en documentos y pruebas históricas de valor indiscutible.

¡Lástima que los libros genealógicos del Sr. Escagedo no estén por completo exentos de defectos en cuanto a la formal! No tienen uniformidad en la manera de exponer las distintas genealogías. Respecto a unas de estas se indican las fuentes históricas en que se funda el autor; pero en cuanto otras se omite por completo este importantísimo detalle. Habla, alguna vez, de persona que no se sabe qué relación

¹ Págs. V y VII del tomo I de los *Solares montañeses* (Santoña, 1925).

DON MATEO ESCAGEDO

tiene con la familia de que trata. Equivoca con frecuencia nombres y fechas. A veces, la presentación de las sucesiones es tan confusa que, al menos yo, no la entiendo ni puedo poner en claro... Mas, con todo, estos defectos son en don Mateo hijos de algo loable, del deseo de publicar sus estudios históricos con rapidez, y de escribir e imprimir mucho, para que cuanto antes fuera conocido lo que en la historia montañesa es digno de ser divulgado. Este afán hacia que el Sr. Escagedo procediera con harta precipitación y que no limara y corrigiera por completo sus trabajos.

En el campo heráldico don Mateo tiene el mérito de haber prescindido de las patrañas de los reyes de armas, y de haber buscado principalmente la realidad al describir los escudos montañeses, fundándose en los reconocimientos de armas que figuran en muchos expedientes nobiliarios, principalmente en los de ingreso en las Ordenes militares, y en las piedras heráldicas que desde hace siglos tanto abundan en los valles y costas de nuestra Montaña.

También aquí hay que señalar defectos en la labor del señor Escagedo. No es completo en la colección de blasones montañeses que presenta; aunque, ¿quién llegará a serlo tratándose de nuestra región, en la que la riqueza heráldica es verdaderamente incontable? Se equivoca, a veces, al atribuir ciertos escudos a determinados apellidos. No indica el origen o razón de ser de casi ningún escudo, es decir, si tiene como fundamento una concesión regia, o sólo el uso constante y secular; cosa, en general, muy difícil de precisar pero que podía haberse intentado realizar, al menos en algunos blasones, como parece indispensable si los estudios heráldicos han de aspirar a ser genéticos.

Tal fué la labor genealógica y heráldica de don Mateo Escagedo: con grandes méritos y buenas cualidades y, también, con defectos y lunarcillos. Obra, sobre todo, que en punto a Genealogía y Heráldica montañesas en general, es

MARCIAL SOLANA

decir, abarcando toda nuestra región, y no sólo algunos linajes de ella, puede calificarse de única; y amoldar así a don Mateo y a sus libros las palabras que respecto al *Nobiliario* que, en el siglo XIV, compuso el Conde don Pedro de Barceló, hijo del Rey don Dionís de Portugal, escribió, en su *Crónica General de España*, el insigne Ambrosio de Morales, ornato de los estudios históricos españoles del siglo XVI. Todos saben cómo la obra de las genealogías y linajes montañeses de don Mateo Escagedo, es la escritura de más autoridad y de mayor cumplimiento y certidumbre que en esta materia tenemos.

MARCIAL SOLANA.

Santander, 28 de diciembre de 1934.

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX QUE NAVEGARON A VELA POR LOS MARES DEL EXTREMO ORIENTE

En las investigaciones que hemos realizado al estudiar la actividad profesional de los marinos montañeses, embarcados en navíos, no tuvimos hasta ahora oportunidad de hallar diarios de las navegaciones efectuadas por nuestros nautas para arribar a los puertos del lejano Oriente, después de vencer durante inacabables singladuras intensas y variadas penalidades, soportadas siempre con evangélica resignación y valeroso estoicismo.

La escasez de tales documentos es una dolorosa realidad, siendo lamentable que no se conserven en mayor número y para atestiguar repetidas proezas de pilotos especializados en tan penosos viajes, realizados utilizando una complicada y difícil derrota,¹ en comparación con la cual las travesías por otros mares no ofrecían grandes dificultades a quienes expertamente comandaban las naves de armadores montañeses.²

1 Los navíos que salían entonces de España, con rumbo a Manila o a los puertos chinos, cruzaban en sus viajes el Cabo de Buena Esperanza, por no existir el canal de Suez (1869), y siguiendo la navegación iban en demanda del estrecho de la Sonda o a buscar el de Lombok, el de Allas o el de Bali, pasando después alguno de estos para seguir hasta el mar de la China.

El mes de abril era el más conveniente para emprender dichos viajes desde España, pues en julio podían aprovecharse los favorables vientos reinantes sobre el Cabo de Buena Esperanza y navegar en las singladuras posteriores ayudados por los del Sudoeste durante el mes de setiembre, evitando los huracanes de octubre y de noviembre.

En fecha reciente hemos visto anclados en el puerto santanderino buques mercantes que arribaron del lejano Oriente haciendo la ruta clásica al evitar el pago de derechos y no usar el Canal de Suez, logrando con ello economías compensadoras de abatidos fletes.

2 Al no aceptar un «flete de 1.950 libras y con 60 días de plancha», para ir desde Liverpool a Manila, en la corbeta santanderina *Y. F. V.*, decía el capitán a su armador «que no creía ventajoso dicho contrato, pues de habilitarse el buque para este viaje sería indispensable mucho velamen y reponer algunas vergas y otras cosas que en viajes a América pueden ir aguantando y reponiéndose poco a poco.» (Colección Barreda).

FERNANDO BARREDA

Al publicar estas líneas podemos ofrecer a nuestros lectores algunos fragmentos de los diarios redactados por don Juan Francisco San Juan y San Juan, ilustre marino montañés¹ que consagró la mayor parte de su vida profesional² a ir en demanda de los mares del Extremo Oriente desde los puertos de nuestra patria, capitaneando numerosas veces distintas fragatas cuyos nombres eran familiares a todos los navegantes del litoral español.

Comenzó su primer diario de navegación D. Juan Francisco de San Juan el lunes 16 de setiembre de 1844, yendo de tercer piloto en la fragata *Avispa* (*a*) *San Fernando* y para hacer la travesía de Cádiz a La Habana en setenta y siete singladuras, terminando nuestro paisano de consignar observaciones y acaecimientos cuando capitaneaba la fragata *Emigrante* el día 25 de octubre de 1859, al dirigirse desde Vigo a Cádiz.

Hemos omitido, deseando que no resulte demasiado extenso este trabajo, el publicar la casi totalidad de las observaciones astronómicas y metereológicas realizadas en sus diversos viajes por D. Juan Francisco de San Juan, aunque las juzgamos de indudable interés para cosmógrafos y marineros, prefiriendo dar a conocer algunas anotaciones de los diarios en las cuales reflejanse a veces, clara e intensamente, las horas vividas bajo estados de ánimo cuya fuerte emoción puede fácilmente apreciarse, despertando al mismo tiempo en nosotros una honda simpatía hacia cuantos utilizando navíos de reducido tonelaje expusieron repetidamente la vida mientras surcaban los más peligrosos mares, llevando enarbolada en muchas ocasiones la enseña blanca y roja del puerto santanderino.

1 Nació en Comillas el 8 de marzo de 1824, siendo sus padres D. Tomás de San Juan y D.^a M.^a de San Juan y Gayón.

2 Falleció D. Juan Francisco de San Juan, en su villa natal, el 12 de abril de 1886.

2 Véase Apéndice I.

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

VIAJE DE SANTANDER A MANILA, RECALANDO EN SINGAPORE

Día 4 miércoles al 5 jueves junio de 1845. Singladura 39.

«... a las 8 $\frac{1}{2}$ ^h con una fuerte cabezada se partió la verga de sobre mayor, por la cruz, despenolándose la de juanete, por lo que se metió el ala y se echaron abajo las dos vergas; en seguida se metió el ala de velacho, pues la mar es muy gruesa y hace dar fuertes calzados al buque...»

Día 18 viernes al 19 sábado julio de 1845. Singladura 83.

«Pasamos la noche con viento variable del O. al S. O. con marejadas del viento que hace trabajar al buque en los violentos balances, por lo que se pica la bomba cada 4^h ...»

Día 20 domingo al 21 lunes julio de 1845. Singladura 85.

«... Amaneció toldado, viento regular y aparejo de ala de velacho por estribor: un cadenote de la mesa de guarnición mayor de estribor perteneciente al obenque proel, faltó. También se ha observado que la bomba saca parte de vino y aceite. A 22^h se cruzaron juanetes orientando sus velas, ala de juanete y rastrera...»

Día 9 sábado al 10 domingo agosto de 1845. Singladura 105.

«... Seguimos en demanda del Estrecho de Sonda; a 1 $\frac{1}{2}$ ^h nos quedamos en calma y sondamos con 25 brazas, fondo de fango y dimos fondo al anclote con 45 brazas de cadena por tirar la corriente de 3 a 4 millas para afuera, hasta 5^h que habiendo pasado y estando el viento por el O. S. E. principiamos a levar dando todo el aparejo».

FERNANDO BARREDA

Día 13 miércoles al 14 jueves agosto de 1845. Singladura 109.

«Seguimos este día con todo aparejo, alas por estribor, viento por S. E., mar blanca y atmósfera despejada, haciendo rumbos proporcionados en demanda del Estrecho de Gaspar. La isla de Banca de Arena del medio, a la vista; a 2^h 45' estábamos S-O en la isla del medio. A 4^h se avistó la isla de Gaspar por el N. 1/4 N. E. y seguimos en demanda de dicha isla. A 5^h 30' se avistó la isla del Arbol por el O. N. O.; a 6^h demoraba dicha isla al N. 79 O. Isla Gaspar al N. 33. O.».

NOTA

«A consecuencia de hallarse en muy mal estado las cadenas y mesa de guarnición del palo mayor y nuestra recalada en la peor estación en las costas de Manila, reunidos en Junta los oficiales mayores hemos determinado tocar en Singapore, donde se encuentra lo necesario para asegurar el palo.

Al mismo tiempo nos es de mucha necesidad hacer aguada, por haberse corrompido 18 pipas tomadas en Santander».

.....
Día 23 sábado al 24 domingo agosto 1845. Singladura 112.

«A las 4^h de este día quedamos listos para dar la vela y seguir nuestro viaje a Manila, después de haber compuesto dos cadenotes de la mesa de guarnición y borda de gavia del palo mayor, tomar aguada y alguna carga. Pasamos la noche con poco viento; a 17^h empezamos a levar el ancla y a las 19^h nos hallábamos a la vela con ventolina calurosa del N. O.; al medio día demoraba Monte Johare al N. 35. E. Isla de San Juan al O. 1/4 S. O. y Punta N. de Batan al S. E. 1/4 E.».

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

Día 2 martes al 3 miércoles setiembre de 1845.

Singladura 122.

“...Principiamos esta con alas y rastreras por estribor, viento fresquito, marejada del E. y atmósfera con celajería espesa; a 2^h se avistó la Isla Cabra por el E.S.E; a 3^h Luban, a 4^h Monte Ambil, a 6^h demoraban Monte Ambil S. 30 O. Cabra. S. 17 O. Anocheció tiempo con nubarrones viento y aparejo dicho y las islas Luban y Cabra a la vista; a 8^h se avistaron los montes de Loro por S.E.; a 9^{1/2} h la isla del Corregidor; por el O. N. E. a 10 Pulo Caballo por el E. S. E.; a 17 1/2^h estábamos S-O en el Corregidor, a cuya hora demoraban los cerros de Mariveles al O. N. O.; a 15^h se perdieron de vista el Corregidor y Pulo Caballo, a cuya hora se avistó la Farola de Manila por el E. N. E. Metiendo alas y rastrera seguimos en demanda del fondeadero; a 16^h se avisaron los buques fondeados, poco después la ciudad. A 18^h hallándonos en buena posición y en cinco brazas de agua con fondo de fango, dimos fondo al ancla de babor en 25 brazas de cadena aferrando en segunda todo aparejo, demorando la Farola al N. 32 E., Catedral a N. 68 E, Pulo Caballo S. 5 6' O. Isla Corregidor S. 62º O. Cerros de Mariveles S. 84 O. Monte Arayat N. 19. O, todo del compás. A 20^h atracaron a bordo las fátiás de Sanidad y resguardo, pasando la visita de costumbre y quedándonos a libre plástica y de concluido nuestro viaje *Damos gracias al Todo-poderoso por los beneficios recibidos.*»

VIAJE DE MANILA A CÁDIZ

.....

Día 22 lunes al 23 martes diciembre de 1845. Singladura 27.

“Seguimos esta en bordos con viento calmoso del S. O. y cada vez más atrás por causa de la corriente que tira para

FERNANDO BARREDA

el N. y lo mismo los demás buques cerca de nosotros, que son 9. A las 3^{1/2} estando cerca de la roca llegó un chubasco del N. O. con viento duro y agua que nos obligó a arriar gavias, el que nos sacó del peor paso, pero por desgracia duró poco quedándonos casi en calma. A 7^h se llamó al N. O. flojo con el que nos aguantamos toda la noche con chubascos y agua y dando bordos por llamarse el viento al S. O. variable.»

.....

Día 15 jueves al 16 viernes enero de 1846. Singladura 51.

«Con todo aparejo, viento bonancible del N. N. E. con cielo claro, mar bella. Anocheció menos viento y lo dicho; pasamos la noche sin novedad y así amaneció. Esta mañana se han repartido 2 botellas de agua para cada individuo sin contar el gasto de cocina, hasta tanto que el viento se afirme de alguna parte, por causa de las calmas que nos persigue en este desgraciado viaje.»

.....

Día 18 domingo al 19 lunes enero 1846. Singladura 54.

«Principiamos, anochecimos, y amanecimos esta singladura en calma.»

.....

Día 6 viernes al 7 sábado febrero 1846. Singladura 73.

«Anocheció casi en calma, por no perder la costumbre; pasamos la noche lo mismo y así amaneció.»

.....

Día 20 viernes al 21 sábado febrero 1846. Singladura 87.

«Seguimos estando con ventolina del O. S. O. lo que fué refrescando, mar llana; la fragata bastante cerca. A 6^h demoraba Cabo Falso al N. del compás. Anocheció toldado

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

de celajería chubascosa, viento dicho y todo aparejo, pasando la noche haciendo rumbos proporcionados. Amaneció demorando el Cabo de Buena Esperanza al N. del compás; se dieron alas y rasíreras; a las 24^h demoraba el E.

NOTA.

Al principio de esta singladura, viendo que traíamos el viaje bastante pesado y dudando si tendríamos suficiente



D. Juan Francisco de San Juan y San Juan.

agua y víveres, por haber salido malos y hallándonos próximos a la Bahía de Tablas nos reunimos los oficiales y se decidió tocar en dicha Bahía para proveernos de todo lo necesario.

FERNANDO BARREDA

2.^º Juan Francisco de San Juan. 1.^º Manuel M.^a C. de Iñigo. 3.^º Pío Fernández de Castro».

.....

Día 10 martes al 11 miércoles marzo 1846. Singladura 105.

«...Anocheció y a 10^h se perdió de vista Santa Elena por el S. E. $\frac{1}{4}$ del compás. † a 14^h falleció el artillero José M.^a Sera, de una tisis pulmonar tuberculosa que padecía desde enero de 1846, al que se dió sepultura a las 8 de la mañana echando toda su ropa al mar y ventilando la ropa de los demás y alojamiento donde venía.»

.....

Día 29 miércoles al 30 jueves abril de 1846. Singladura 155

«Continuamos con los vientos acostumbrados del viaje y para ayuda de males mar tendida del N. E. para hacer pedazos las velas; tiempo despejado hasta las 10 que fué refrescando el viento por el S.; a las 11 h^h pasó un buque para el O.»

.....

Día 1 viernes al 2 sábado mayo de 1846. Singladura 157.

«Continuamos en calma; calma a los pocos días de salir de viaje; calma en el promedio y calma en los últimos días.

Viaje que nos han gozado las calmas».

.....

Día 7 jueves al 8 viernes mayo de 1846. Singladura 163.

«Seguimos con todo aparejo, viento regular, mar llana y atmósfera con celajería. Varios buques en vuelta del N. y la costa de Portugal, por el costado de babor, muy confusa. Anocheció sin novedad; a 14^h metimos alas y rastreras, por considerarnos cerca de Cádiz y estar la atmósfera neblinosa. Al amanecer se vió la torre de Beba por el N. E. del com-

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

pás y dimos alas y rastrera por estribor, gobernando al S. E. $\frac{1}{2}$ E. viéndose a poco tiempo la ciudad de Cádiz por el E. corregida. A $6\frac{1}{4}^h$ atracó el Práctico de Rota Juan Laesa y se hizo cargo de la entrada del buque en el puerto, lo que se verificó a las $6\frac{3}{4}$ dando fondo en 10 brazas de fondo con el ancla de babor».

VIAJE DE CÁDIZ A MANILA, RECALANDO EN RÍO JANEIRO

Día 18 martes, tercer día de feria en Comillas, al 18 miércoles julio 1848.
Singladura 44.

«Al empezar esta singladura se afellan sobreys por refrescar la brisa; tiempo toldado de celajería parda. La fragata sigue lo mismo; a 1^h estábamos E-O con Trinidad.

Anocheció chubascado al S. E. A 9^h viendo que aumentaba de agua la bomba tomamos la vuelta del primer cuadrante, para ver si por el costado de babor disminuía. A 11^h viendo que en lugar de disminuir aumentaba nos reunimos en junta de oficiales y determinamos hacer otra junta reunidos con tripulación y pasajeros para hacer lo concerniente sobre el particular.

A $11\frac{1}{2}^h$ nos reunimos en Junta la tripulación y pasajeros; se hizo presente que el buque desde el 14 al 15 de este había descubierto agua de bastante consideración a causa de haber llevado el mar algunas planchas de cobre de proa por la mucha mar, que esta misma noche se había observado que el agua iba en aumento dando la bomba 3 pulgadas por hora, por cuyo motivo parecía imposible seguir viaje a Manila estando tan distantes los estrechos; oído lo cual y visto por todos lo referido, resolvimos en unanimidad de votos arribar al puerto más inmediato que es el Río Janeiro, cuya acta firmamos.—Capitán, Manuel, M.^a C.^o Iñigo.—Piloto 3.^o, Narciso Porben.—Piloto 2.^o, Juan Fran-

FERNANDO BARREDA

cisco de S. Juan.—Ramón Rosete, contramaestre, y demás pasajeros; y hecho lo dicho nos pusimos a gobernar en demanda de dicho puerto y tratar de ver si se puede coger el agua para volver a continuar nuestro viaje a Manila.

Amaneció con brisa del E., mar bella y nubes sueltas; se largaron alas y rastreras; así continuamos hasta el medio día picando la bomba de dos a dos horas, a pesar de estar la mar bella».

.....

Día 25 martes al 26 miércoles julio 1848. Singladura 51.

«Principiamos esta singladura con alas y rastreras por ambas bandas, brisa calmosa del E. cielo claro; varios buques a la vista. A 4^h hablamos con un bergantín goleta portugués y quedamos en que seguiríamos sus aguas y fondear al sacar una luz. Anocheció con ventolina del E. N. E. y siguiendo las aguas de dicho buque, habiendo hecho señal con el farol dimos fondo a las 7 $\frac{1}{2}$ en 16 brazas de arena negra, demorando la isla Pay al S. 85 E., distancia una milla; luego quedó calma. A las 12^h llamó el viento al S. O., fresquito, que abonanzó a las 16^h. Amaneció toldado con dicho viento regular; tres buques fondeados fuera como al N. N. O.; también se ve la población y buques de la bahía. Se marcó la farola de la isla Raza al S. S. O. y la de Cabo Santa Cruz al N. 24° O.; la primera se ve a 8 leguas y la segunda a tres id. A 9 $\frac{1}{2}$ ^h empezamos a llevar, la que suspendida nos hicimos a la vela largando todo aparejo con viento del S. O. regular y con la ayuda de la marea fuimos para dentro dando fondo en 19 brazas de arena. A 11^h demorando al Pan de Azúcar al S $\frac{1}{4}$ S. O. y al fuerte Villeganon al S. 74 O; en seguida se aferró todo aparejo; poco después atracaron a bordo los falúas de sanidad y nos dejaron a libre plática.»

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

ESTADA EN RÍO JANEIRO

«Al día siguiente de llegar se hicieron las diligencias necesarias a fin de encontrar el agua al buque, y para cuyo efecto, suponiendo que esta sea alta, se calafatearon los altos como también se levantaron dos tracas de planchas de cobre, calafateándolo todo y echando algunos pedazos de tablón en reemplazo de otros que se encontraron malos. No surtiendo el efecto que se deseaba se descargó y dando péndoles se desforró todo el cobre por ambos costados, encontrando a popa muchas costuras faltas de estopa, las que se calafatearon, volviendo a forrar.

Habiendo venido el tercer reconocimiento del arsenal y evaluando el buque y la obra que necesitaba, resultó que esta última excedía de las tres cuartas partes y por consiguiente se abandonó el buque.

A fin de conducir carga y pasajeros hubo que fletar la fragata americana *Vandalia*, capitán D. Juan Cadmán, de porte de 408 toneladas, y después de recibir carga y trasbordar los pasajeros y oficiales de la *Fama* salimos para Manila el 9 de noviembre de 1848, a las 5 de la tarde. Que Dios nos conduzca con más felicidad que en la Concepción (a) *Fama*.»

.....

Día 9 jueves al 10 viernes noviembre de 1848. Singladura 1.^a

«A las 2^h 30' de este día empezamos a levar con la brisa por el E. y seguimos en bordos con la ayuda de la marea para afuera, con todo aparejo; a 4^h estábamos en el fuerte de Santa Cruz. De 3^h a 7^h estuvo casi calma; a 7^h empezó la brisa del E. y siguió refrescando. A media noche demoraba isla Raza al N. N. O., distancia 15 millas; se concluyó la singladura con brisa fresca. La^d S. 24° 45' y Lg.^d 36° 33' de Cádiz».

.....

FERNANDO BARREDA

Día 23 jueves al 24 viernes noviembre 1848. Singladura 15.

«Viento bonancible del O. N. O. y despejado; todo aparejo. A las 10^h el buque se paró repentinamente, habiendo embestido a una ballena. Pasamos la noche con viento flojo y así amaneció. Lc^d og^d S. 39° 5' y Lg^d E. 14° 14'».

Día 26 domingo al lunes 27 noviembre 1848. Singladura 18.

«Todo aparejo, viento N. E., mar llana y tiempo claro; se vieron una porción de ballenas. La.^d 5.39° 3.º y Lg.^d E. 12° 5.º»

.....
Del martes 19 al miércoles 20 diciembre 1848. Singladura 41

«Durante la singladura viento duro del S., alguna mar de él y no tan cargado. † A las 9 A. M. un muchacho de cámara Juan N., murió de resultas de una caída que dió ayer a las 3 de la tarde.

La.^d 39° 11'5. Long.^d E: 88° 49' B.^o 20,6 T.^o 59.»

Del 20 miércoles al 21 jueves diciembre 1848. Singladura 42.

«En esta singladura siguió el viento fresco del S. con alguna mar. A las 4 de la tarde se echó al muerto al agua.»

.....
Día 3 miércoles al 4 jueves enero 1849. Singladura 56.

«Brisa bonancible del N. E. y todo aparejo de cruz, bastante mar de N. O. Durante la noche menos viento y mar. Amaneció lo mismo y poca mar, virando en vuelta del E. con el viento al N. N. E.; a las 7^h se subieron sobre cubierta todos los equipajes, colchones y demás pertenecientes a los pasajeros y se limpió el entrepuente, baldeándolo y rascándolo.»

.....
Del 7 domingo a 8 lunes enero 1849. Singladura 60.

«Tiempo despejado y viento bonancible del O. Durante

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

la noche hubo fusilazos por tierra y por el Sur. Todo aparejo. La.^d 9° 33' S. Long.^d E. 119° 11'»

.....

Del 9 martes al 10 miércoles enero 1849. Singladura 62.

«Seguimos en demanda del Estrecho de Lombok, con viento variable del O. y todo aparejo; a la 6 estando en la entrada grande del estrecho se orzó al N. $\frac{1}{4}$ N. E. cogiendo a poco rato unas hileras de corriente grandísima, las que levantaban mucha marejada, formando remolinos y pareciendo a poca distancia como una gran rompiente. Por marcas a la Isla Banditti, de la que al empezar dichos remolinos estábamos bastante cerca, nos arrastró hacia el E. con bastante fuerza. A las 8 íbamos navegando ya dentro del estrecho con viento bonancible. A media noche Bally Pegle demoraba al O. $\frac{1}{4}$ N. O. y Ampanan en Lombok al E. $\frac{1}{4}$ N. E. Amaneció casi en calma y a la boca del estrecho demorando la isla Norte al E. y así concluimos en calma habiendo visto en el estrecho 2 bergantines goletas; al medio día islas Banditti S. O. $\frac{1}{4}$ S. Pico de Bally S. O. $\frac{1}{4}$ O. e isla Norte S. E. $\frac{1}{4}$ E.»

.....

Del 12 viernes al 13 sábado enero de 1849. Singladura 65.

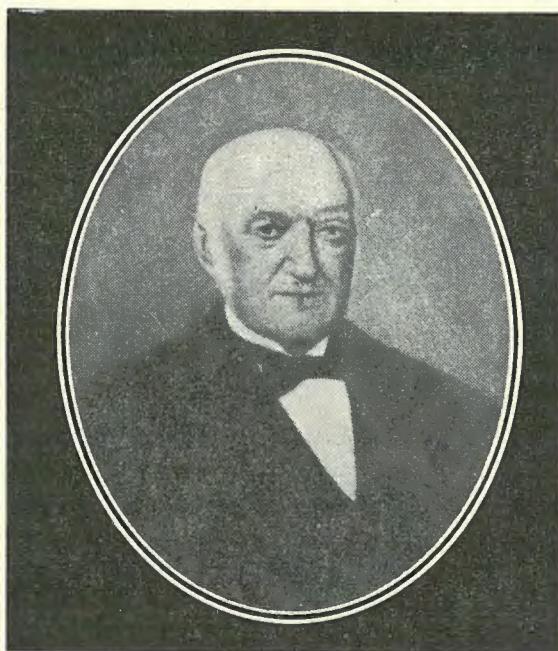
«Seguimos a la vista de tierra y en sonda, con el viento regular. A O. se vió un bergantín goleta en vuelta del N. y a poco rato se atravesó por la proa largando bandera y gallardete americano; se conoció era de guerra. Cuando estuvimos al habla preguntó el nombre, salida y destino del buque y también la Latitud y Longitud...»

Del 13 sábado al 14 domingo enero 1849. Singladura 66.

«Seguimos con el viento bonancible al O. costeando la parte S. de la isla de Bouton a corta distancia y el bergen-

FERNANDO BARREDA

tín goleta por la proa. Al demorar la punta S. E. de Bouton al O. $\frac{1}{4}$ N. O. precisamente y distancia como $1\frac{1}{2}$ milla se vió un manchón pequeño muy oscuro y que brillaba muchísimo en el sol. Se arribó al pasar por sotavento, pero sin poder saber a punto fijo lo que era. Así seguimos en demanda de la punta E. de la isla hasta el



D. Ignacio Fernández de Castro

anochecer que estando cerca se quedó casi en calma. El bergantín goleta próximo por la proa a dicha hora mandó un bote a bordo con el 2.^º Comandante y estuvo hablando con el capitán de la *Vandalia*. Va para Canton y salió hace 15 días de Singapore. A las 8 a causa de unas pala-

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

bras entre el Capitán de la *Vandlaia* y sus marineros se hicieron estos fuertes a proa, no queriendo obedecer y desarmando a dicho capitán de una pistola que había sacado para amenazarles. Estando el buque de guerra cerca se empezaron a hacer señales con dicha lámpara y con faroles, y estando el piloto haciendo señas con dicha lámpara uno de los marineros le echó mano y se extendió la llama por su mano y alguna parte de la cubierta, consiguiendo apagarlo al momento.

No pareciendo que la goleta entendía nuestras señales se tiraron unos cuantos pistoleazos y al poco tiempo se atracó un bote armado llevándose tres de los principales promotores al buque de guerra. Seguimos hasta el amanecer con viento bonancible y variable al cuarto cuadrante, achubascado y en conserva con el buque de guerra. A las 10 vino el Comandante a bordo y se fué a poco rato con el capitán a su buque. Concluimos con viento N. O. bonancible y achubascado, habiéndose visto la tierra desde el amanecer como al S. O.; a esta hora se ve una tierra alta al N. E. que creo sea la isla Weynmongy.»

Del 14 domingo al 15 lunes enero 1849. Singladura 67.

«Seguimos con todo aparejo y gobernando al N. N. E., con viento al cuarto cuadrante, achubascado. Al concluir llegó el capitán a bordo y trajo consigo 3 hombres en cambio de 2 que se han quedado en la goleta. Seguimos con el Domo de Bouro a la vista demorando E. $\frac{1}{4}$ N. E. Concluimos con ventolina del primer cuadrante. El bergantín goleta a la vista y seguimos con él hasta el paso de Gilolo.»

Del 15 lunes al 16 martes enero 1849. Singladura 68.

«Seguimos en vuelta del N. con viento flojo al primer cuadrante. A la 1 $\frac{1}{2}$ vino el Comandante de la goleta y se quedó a comer con nosotros. A las 6 se fué a su buque; pasamos la noche sin novedad. Amaneció viéndose el Domo

FERNANDO BARREDA

de Bouro muy confuso como al S. E. y la tierra de Xulla Falgako como al N. Seguimos hasta el mediodia con el viento variable al primer cuadrante y nosotros unas veces en la vuelta de babor y otras en la de estribor.»

Del 16 martes al 17 miércoles enero 1849. Singladura 69.

«Al empezar esta singladura vino uno de los pilotos de la goleta con una carta del Comandante y a poco rato se fué. A las 2 viramos en vuelta del N. con el viento caluroso al primer cuadrante. Al anochecer demoraba la punta E. de Xulla al N. N. E. viéndose la isla muy clara y bastante alta. A las 8 habiendo rondado el viento al N. viramos y gobernamos con dirección de la punta S. de la isla Bessey. Pasamos la noche sin novedad. Al amanecer estábamos cerca de la punta S. de la isla Bessey con viento bonancible al N. y sin verse la goleta. A las 9 se avistó por la popa a larga distancia y por la proa una barca que sigue para el O. En cuanto estuvimos inmediatos al frontón que forma la parte S. de la isla se quedó calma, mientras que por el O. veíamos la goleta irse aproximando con el viento bonancible. Así estuvimos hasta el medio día, habiendo visto cerca de la costa 3 botes con vela y remos para el O.»

Del 17 miércoles al 18 jueves enero de 1849. Singladura 70.

«Seguimos viaje con calma. A la 1 vino el Comandante y Físico de la goleta a bordo a comer y a las 2 vino el bote del bric-barca, por el que supimos que era ballenero inglés y hace 14 meses salió de Londres. Anocheció cargado y ventolina variable del N. al N. O. Así pasamos la noche y amaneció con las tierras de Xulla, Bouro y demás por el S. a la vista. Así seguimos hasta el mediodía sin más novedad.»

Del 18 jueves al 19 viernes enero de 1849. Singladura 71.

«Al empezar esta singladura se fueron a la goleta, a

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

comer, nuestro Capitán y el de la *Vandalia*. Seguimos en vuelta del primer cuadrante, con ventolina al N. Al anochecer volvieron a bordo y pasamos la noche sin novedad. Amaneció en la isla Oby mayor, a la vista y además se veía muy lejos la tierra... A las 11 vinieron el Físico y Comandante de la goleta a bordo».

Del 19 viernes al 20 sábado enero de 1849. Singladura 72.

«... Amaneció en las islas Oby mayor Lookisong y Gasses a la vista, distinguiéndose claramente el canal que forman las dos últimas. A las 11 estando casi en calma fuimos Porben y yo a bordo de la goleta y el piloto de la *Vandalia*».

Del 23 martes al 24 miércoles enero 1849. Singladura 76.

«... A las 3^h vinieron el Comandante y el Físico a bordo. A las 4 1/4 estando comiendo se cayó un marinero por la escotilla mayor al entrepunte, haciéndose una herida en la ceja derecha y lastimándose la pierna del mismo lado...»

Del 24 miércoles al 25 jueves enero 1849. Singladura 77.

«Al empezar ésta vino el Físico de la goleta con carta del Comandante, despidiéndose, y a las 2 se fué a bordo estando la goleta inmediata por la popa...

A las 9 1/2 se avistaron las islas Asia, demorando como al S. E., pero sin poder apenas arrancar.

Del 25 jueves al 26 viernes enero de 1849. Singladura 78.

«Empezamos esta singladura en calma viéndose más clara la tierra desde cubierta. A la 1 1/2 se cogió un tiburón ¹; a las tres vino un chubasco del N. E. y se volvió a quedar en calma. Amaneció cargado; la tierra un poco más lejos y en calma. A las 6 volvió otro chubasco del N. y volvió a quedar en calma hasta las 10...»

¹ La pesca del tiburón era un recurso utilizado frecuentemente en estos inacabables viajes, teniendo interés muchos pilotos en poseer algún bastón que estuviera hecho con el espinazo de dicho selacio.

FERNANDO BARREDA

VIAJE DESDE MANILA PARA MACAO Y HONG-KONG

Día 30 viernes al 31 sábado marzo 1849. Singladura 1.

«Al comenzar este día empezamos a arranchar el buque para hacernos a la vela, y después de todo estar arreglado empezamos a levar, y después de estar casi a pique cazamos las gavias y juanetes. A las 4^{1/2} llegaron las falúas de Capitanía del Puerto y resguardo y nos dejaron listos para salir, y antes de hacernos a vela se nos vino encima el bergantín goleta *Isabel 2.^a* y nos rompió el botalón de pitifoc; metimos dentro los pedazos, tesamos el estay de galipe y a 6^h después de haber suspendido el ancla nos hicimos a la vela con todo aparejo, viento bonancible del E. N. E. y gobernando al O. S. O. con intención de pasar por Boca Chica. A 12^h estabámos en dicha Boca demorando la punta O. del Corregidor al S. con viento fresquito del E, poco después dejamos la Monja por el costado de babor. A 1^{1/2} N. S. con Punta Luzón, poco después se quedó casi en calma y a las 5^h empezó la brisa por el N. E. fresquito; a 7^{1/2} E. O. con Punta Luzón y varios buques de cabotaje a la vista y seguimos con viento variable del N. E. al S. E. y haciendo rumbos proporcionados corriendo la costa a regular distancia. Al medio día demoraba Islote de P.^{ta} Capones N. 80. E. P.^{ta} Silangui S. 50 E. cuyas marcaciones nos sitúan en La.^d N. 14° 55' 30" y Lg.^d 126° 13' del meridiano de Cádiz, La.^d Obs.^a N. 14° 56' 00" y el bergantín goleta que nos rompió el botalón por la parte de tierra, el que salió una hora antes que nosotros.»

Día 31 sábado al 1.^o domingo de Ramos abril 1849.

Singladura 2.

«Principiamos esta singladura con viento fresquito del S. E., mar llana y tiempo con celajada blanca tendida. A las 2^h se llamó el viento al O. y siguió rondando hasta el

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

N. N. E. y seguimos de la vuelta de tierra con dicho viento fresquito hasta las $4\frac{1}{2}$ ^h que viramos de la vuelta de afuera tomando un horario para arreglar el cronómetro. Anocheció en los mismos términos; a esta hora viramos en vuelta de tierra, a $7\frac{1}{2}$ ^h en vuelta de fuera y así seguimos hasta que fué rolando el viento al E. y gobernamos al N. $\frac{1}{4}$ N. O. A 6^{h} al N. y a $7\frac{1}{2}$ N. $\frac{1}{4}$ N. E. por estar bastante lejos de la costa y el bergantín por la parte de tierra. A 10^{h} se llamó el viento al O. y gobernamos al N. y así seguimos hasta el medio día que demoraba P^{ta} Arenas N. 37° E., lo cual y la Long^d Obs^a N. $15^{\circ} 56'$ nos sitúa en Lg^d E. de Cádiz $125^{\circ} 41'$ El bergantín goleta por la popa lejos».

Día 1.^o domingo de Ramos al 2 lunes abril 1849.

Singladura 3.

«Principiamos esta singladura en los mismos términos que concluimos la anterior; cielo y horizonte despejado, y viento galeno por el S. E. $\frac{1}{4}$ E. y fué rolando el O. y. N. y seguimos en vuelta de tierra con dicho viento fresquito hasta las 4^{h} que viramos en vuelta de fuera por estar a dos millas de la costa tomando un horario para comparar el cronómetro con las marcaciones siguientes: P^{ta} Arenas N. 15 E. y P^{ta} Pasos S. 15 E. que dan Lg^d N. $15^{\circ} 12'$ y Lg^d E. $125^{\circ} 56' 45$ de Cádiz cuyos datos se toman por punto de partida. Anocheció, cielo claro y horizonte fresco, viento fresquito del N. y demorando Cabo Bolinao al E. N. E. A 10^{h} viramos mura babor por llamarse el viento más al E.; a 12^{h} mura estribor por llamarse el viento al E. flojo y largamos ala de velacho; pasamos la noche con viento muy flojo, mar dicha y así se concluyó la singladura, llamándose el viento más al S. O.

Día 2 lunes al 3 martes abril 1849.

Singladura 4.

«Principiamos esta singladura con cielo claro y horizontes con calma, viento O. flojo, mar boba del N. E., a 2^{h} se

FERNANDO BARREDA

llamó el viento al O. N. O. y ceñimos mura babor. Anocheció cielo y horizontes foscos, viento flojo, mar dha.; a 8^h roló el vto. al N. E. y viramos m.^a estribor y el vto. más fresquito con marejada tendida. A 13^h por refescar más el vto., se aferró sobre mayor; poco después juanetes, foque y mesana. A 3^h viendo que el vto. iba aumentando y la mar cada vez más gruesa, se aferraron las mayores, quedándonos solo con gavias y trinq.^{llá}; la mar arbolando cada vez más y el vto. a fugadas. Amaneció, cielo y horizontes con celejada gruesa, achubascada, vto. muy duro del E. N. E. al N. E. mar muy gruesa del vto. y del N. que atormenta mucho al buque por los muchos golpes de mar que se encapillan dentro. A 19^h se echaron los sobres abajo y se tomaron dos rizos a las gavias, quedándonos con ellas y trinq.^{llá}, pues el vto. es mucho y la mar muy gruesa; así es que la cubierta está llena de agua. Así se concluyó la singladura, con obs. de muy poca confianza N. 18° 17' por estar toldado, celajada chubascosa y alguna agüilla.»

Día 3 martes al 4 miércoles abril 1849.

Singladura 5.

«Seguimos con vto. fresco del N. E. al E. mar gruesa del vto. que nos tiene la cubierta llena de agua; tiempo cerrado con celejada chubascosa y aparejo de gavias en 2.^o rizo y trinq.^{llá} en posición de capa corrida. A 3^h echamos aparejo abajo para aliviar algo al buque de las fuertes recaladas que nos tienen la cubierta anegada. A 4^h viendo que la mar y el vto. iban en aumento y el buque no resistía metimos el velacho, quedándonos a la capa con gavia sobre el tamborete y trinquetilla.

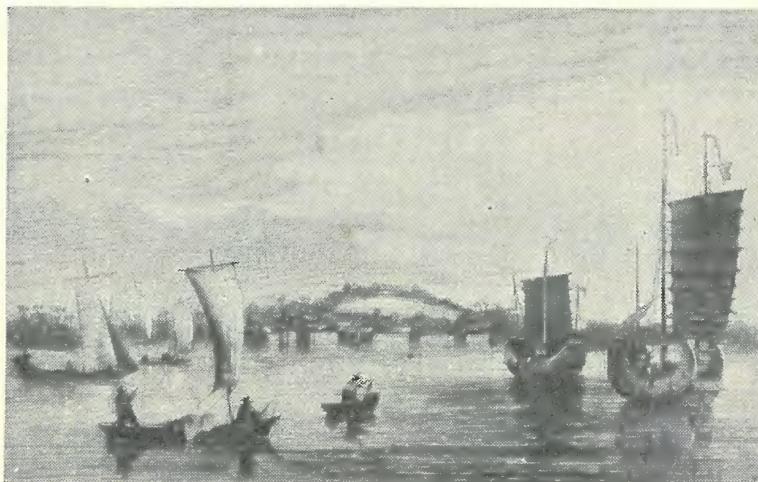
Anocheció vto. duro del N. E. al N. E. mucha mar de él y del N. que atormenta al buque con las fuertes recaladas, que hay que tener las puertas de sotavento abiertas para que desagüe la mucha mar que entra. La bomba no se quita de la mano y a pesar de eso no dudo se mojará el arroz, por-

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

que las recaladas son muy grandes y lo que trabaja el buque es mucho. Pasamos la noche y amaneció en los mismos términos; tiempo algo más claro. Al mediodía estaba el tiempo de mejor cariz y claro y horizontes con celejada de brisas».

Día 4 miércoles al 5 jueves abril 1849. Singladura 6.

«Seguimos al mediodía como dho. a la capa, pero viendo que el viento y la mar iban a menos se determinó largar el velacho, poco después mesana, trinquete y foque, pues ob-



Singapore

servamos que por horas iba amainando. Anocheció lo mismo; vto. más claro y se metió foque y mesana, tiempo toldado y achubascado. La cubierta sigue llena de agua y la bomba se pica a menudo, por ser la mar bastante y el buque trabaja mucho; pasamos la noche como anocheció y así amaneció y siguió hasta el mediodía que estaba más claro».

FERNANDO BARREDA

Día 5 jueves al viernes 6 abril de 1849. Singladura 7.

«Al principiar esta singladura se largó mayor y foque; mar y viento regular y tpo. toldado de celajada chubascosa; la cubierta siempre llena de agua. Anocheció; aparejo de gávias, en segundo mayores foques y mesana; vto. regular, marejada regular de él y tpo. entre claro. A 12^h se largaron los rizos por haber poca mar y viento. Amaneció toldado, brisa fresquita y se echaron juanetes arriba orientando en seguida sus velas; poco después se empezaron a ver lanchas pescadoras. A 9^h se vió la Isla Lema por el N. O $\frac{1}{4}$ O. a larga distancia; poco después se vió Pootoy y la costa firme. A 10 $\frac{3}{4}$ estábamos E. O. con P.^a N. E. de Lema, distancia 6 millas; seguimos desde esta hora haciendo rumbos proporcionados para el paso de Lema; varios botes de prácticos a la vista, brisa fresquita y tiempo entre claro con celajada parda. A 10^h atracó el Práctico Aho y se hizo cargo de conducir el buque a la Rada de Macao; a las 12^h se hicieron las marcaciones siguientes: P.^{ta} N. de Lema S 5° E. Pootoy N. 45° E. Son Koo N. 30 E, y Sintoy O $\frac{1}{4}$ S. O., las cuales nos sitúan en Lat.^d N. 22° 8' y Long.^d E. 120° 36' de Cádiz estando en la entrada de Lema. Un bergantín pasa el S. Se largaron alas y rastreras a 10^h ».

Día 6 viernes al 7 sábado, Pascua, abril 1849. Singladura 8.

«Seguimos con alas y rastreras, brisa fresquita, mar bella y cielo entreclaro con celajada cenizosa; una Barca que ciñe para fuera. A 1^h echamos el sobre arriba orientando su vela; a 2 $\frac{1}{2}$ h demorada Linting al S. y seguimos haciendo rumbos proporcionados para el Paso de Lantau, brisa floja. A 5 $\frac{1}{2}$ N. S. con Chichou; un bergantín por la proa. Anocheció toldado y con alguna agüilla, demandando Chung Chou al S. O. distancia 2 millas y seguimos con poco viento y la corriente para dentro en busca de la Rada de Macao. A 11^h se vieron los buques fondeados; a 12^h dimos

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

fondo en 3 brazas, fango, sin novedad. En seguida se aferró todo aparejo y se empicaron vergas por ser día de Viernes Santo¹ hasta las 10^h del siguiente que se cruzaron, y de concluído nuestro viaje doy gracias a Dios por los beneficios recibidos. Al día siguiente domingo entramos en el Río de Macao.»

.....

VIAJE DE MANILA A CÁDIZ

Día 10 domingo al 11 lunes, febrero de 1850. Singladura 4.

« † Seguimos con principales, velacho en un rizo, viento fresco, marejada de él y toldado de celajería chubascosa. A 2^h se dió el rizo a la gavia y juanete mayor. A 6^h hallándose el capitán sobre cubierta con el tercer piloto que acababa de salir de guardia, vimos que un hombre de los pasajeros deportados políticos que conducíamos a la Península se había echado al agua; al momento mandé orzar, cargando las mayores y juanetes y que un hombre desde el tope no perdiera de vista al desgraciado.

Luego que teníamos las velas dichas cargadas tomamos la vuelta del E. S. E. a pesar de que por la mucha arrancada del buque habíamos perdido al desgraciado de vista y además la noche estaba encima.

El viento era frescachón, la mar muy gruesa, y era imposible echar bote al agua, pues era segura su pérdida con todos sus tripulantes, ni nosotros podíamos estar volteando con el viento y mar que había; además que siendo ya de noche sería inútil por este desgraciado exponernos a un desarbolo; por lo que resolvimos abandonarlo al cuidado de la Providencia y así a las 6 3/4^h volvimos a ponernos a rumbo dando la mayor y trinquete. Esta determinación fué unánimemente adoptada por toda la oficialidad del bu-

¹ Esta piadosa costumbre hemos visto practicarla, no ha muchos años, en algún puerto de la provincia de Santander.

FERNANDO BARREDA

que, en fe de lo cual firman aquí conmigo; cuanto por los demás pasajeros que hechos cargo de nuestras circunstancias a una voz pedían que por un loco que ya no se podía salvar no nos expusiéramos todos.—José Vicente de Velasco.—2.^º Juan Francisco de San Juan.—3.^º Juan M.^a Cuervo. Manuel Orje, capellán.—Francisco de Ortiz, contramaestre.»

.....

Día 24 domingo al 25 lunes febrero de 1850. Singladura 18.

«† A las 10^h falleció el deportado político en clase de soldado Narciso Lamarca que se embarcó en Manila con desintería, con cuya enfermedad se complicaron las viruelas y no pudo hacer testamento por haberse agravado de repente y faltarle el habla. En seguida se mandó coger toda la ropa y hacer inventario y poner su cuerpo en observación toda la noche.»

.....

Día 5 martes al 6 miércoles marzo de 1850. Singladura 27.

«† A 8 1/2^h falleció el deportado en clase de soldado Pedro Francisco Nurchel, sin haber querido hacer disposición testamentaria, sacándolo en seguida sobre el castillo y debajo de un toldo se le tuvo toda la noche de cuerpo presente.»

Día 6 miércoles al 7 jueves marzo de 1850. Singladura 28.

«† A 16^{h 1/2} falleció el deportado, en clase de soldado, Pedro Ubac, habiendo hecho antes testamento y en seguida se le subió sobre toldilla para tenerlo de cuerpo presente. A 6^h dimos sepultura al cadáver de Pedro Ubac.»

.....

Día 13 miércoles al 14 jueves marzo de 1850. Singladura 35.

«† A las 5 1/2^h falleció el deportado, en clase de soldado, José Gil y a las 8 1/2 horas del día siguiente se le dió sepultura.»

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

Día 30 sábado al 31 domingo de Pascua, marzo de 1850.
Singladura 52.

«† A 10^h falleció el deportado, en clase de soldado, Tomás Arroyo, de viruelas y en seguida se subió sobre cubierta para ponerlo de cuerpo presente, hasta el amanecer que se le dió sepultura.»

.....

Día 26 domingo al 27 lunes, mayo 1850. Singladura 109.

«† A las 22 1/2 horas falleció el mayordomo José Díaz, de mal de orina y se le dió sepultura después de 12^h de fallecer.»

.....

Día 28 martes al 29 miércoles, mayo 1850. Singladura 111

«A las 18 1/2 avistamos por la serviola de babor una vela que venía por el O. y tratamos de reconocerla para ver si nos daba alguna menestra, por lo que izamos bandera y en seguida contestada con una bandera toda amarilla con un Grifo negro en el centro que se parece a un galgo, con alas perpendiculares al espinazo; y no supimos de qué nación era hasta que fué nuestro bote a bordo y resultó ser de Rostock (Macklemburgo) procedente de Newport para San Tomé, con 21 días de viaje. El capitán se llama Paul Schneider y nos dijo que no había tenido observación hacia 10 días. Nos dió como una arroba de frijoles y 4 arrobas de chicharos y 8 botellas de bebidas, todo muy bueno, sin habernos querido cobrar nada por ello. Vino con el bote nuestro a bordo; serían las 23 1/4^h y se esperó a que observásemos para llevar Longitud y Latitud, pues no llevaba cronómetros y tenía mucho error en la estima, por lo que se vió.

A 24^h después de haber observado le llevamos a su buque, que se llama *Carl* y se le dió en recompensa de lo que

FERNANDO BARREDA

había dado (aunque no lo quería tomar) un bayón de café y cuatro botellas de vino generoso. Se portó como un caballero, pues de nuestra nación no se han portado también y seguimos en facha viendo que un buque inglés se dirigía a nosotros, pasando por nuestro costado, y se le dió la Longitud que fué lo que pidió.»

.....

Día 30 jueves, Corpus Cristi, al 31 viernes, mayo 1850.

Singladura 113.

«A $2\frac{1}{2}$ ^h se vió un bergantín por sotavento, lejos, que sigue como nosotros. A $4\frac{1}{2}$ viendo que tenía la bandera larga, juanetes y sobres cargados y la mayor, arribamos sobre él, largando alas y rastrera y la bandera; pues el viento iba a menos. A 5^h pudimos conocer su bandera portuguesa. A $6\frac{1}{2}$ ^h hallándonos sobre dicho bergantín nos pusimos en facha y nos pidió la Longitud, pues su cronómetro se les había parado hacia 8 días. Le pedimos alguna menestra y sal y nos contestó que menestra no podía por traer el viaje muy largo, pero que nos daría sal. En seguida fué nuestro bote y trajo un saco de sal. Dicho bergantín se llama *León*, procedente de Mozambique con 90 días de viaje y va para Lisboa; su capitán D. Antonio Ignacio Rego; lleva 8 pasajeros y cargamento de cera y marfil.»

.....

Día 6 jueves al 7 viernes, junio 1850.

Singladura 120.

«A las 19^h izamos nuestro pabellón a un bergantín y contestó con una bandera que nos pareció española, con escudo. Una barca que teníamos por estribor nos izó el pabellón francés. A 20^h gobernamos sobre el bergantín para ver si nos podía vender algunas menestras. A las 20^h se llamó la ventolina al O. y a las $22\frac{1}{2}$ ^h hallándonos sobre el bergantín se echó el bote al agua y fué nuestro capitán a bordo de dicho bergantín. Era de Trieste; su bandera, que

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

como queda dicho nos pareció española, era blanca en el centro con los dos lados encarnados, y el que parecía escudo era otra banderita igual a los colores del pabellón, colocada en el centro y en el encarnado una corona. Venía de Pernanbuco con 36 días de viaje; dicho bergantín se llama *C. Hartic*, y no tenía nada de lo que nos hacía falta, y sin haber subido nadie a su bordo regresó el bote, y después de todo nos pusimos a gobernar al S. para cortarle la proa a la barca francesa y sin más novedad se concluyó este día.»

.....

Día 7 viernes al 8 sábado, junio 1850. Singladura 121.

«Seguimos a cortar la proa de la barca francesa con todo aparejo, viento del O. mar llana, tiempo claro con celajería blanca tendida. A 0^h 15' estando bastante próximo nos pusimos en facha y fué nuestro bote con el capitán a ver si podía proveernos de lo dicho en la singladura anterior; y sin haber subido nadie de nuestro bote a bordo regresó con un barril de harina y un barril de puerco salado. Dicha barca se llama *Adela y Julia*, procedente de Montevideo con 54 días de viaje y sigue para La Habana; su capitán Mr. Carlos Augusto Rozoan. A 1 1/4^h después deizar nuestro bote nos pusimos en rumbo largando alas y rastreras por ambas bandas...»

.....

Día 13 jueves al 14 viernes, junio 1850. Singladura 127.

«Seguimos cansadísimos y aburridísimos con el viento bonancible del N. E., mar llana; todo aparejo ceñido por estribor, atmósfera nebulosa...»

Al medio día se observó la Latitud, no de mucha confianza por nebulosa.»

.....

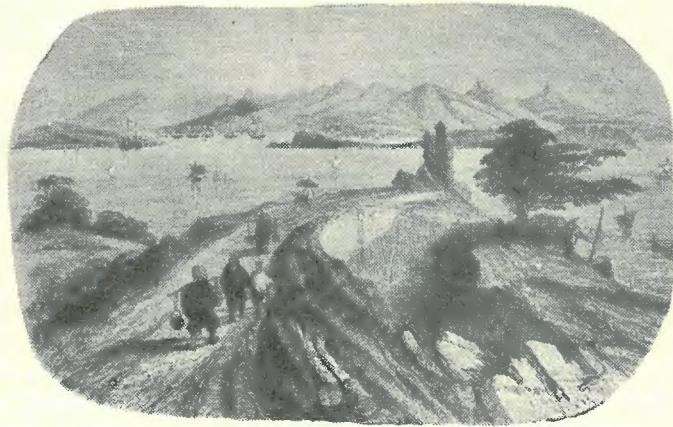
Día 17 lunes al 18 martes, junio 1850. Singladura 131.

«Continuamos con aparejo de juanetes y atmósfera cu-

FERNÁNDO BARREDA

bierta de celajería densa mar del N. E. A 2^h se vió un bergantín por el N. N. O. que ciñe en vuelta del S. E. Le izamos la bandera y contestó con la portuguesa; nos pusimos en facha y fué el capitán a su bordo, que resultó ser el mismo que habíamos hablado en Lat.^d 27° y Lg.^d 28° 00' que se llamaba *Leon* y se le había roto el cronómetro. Le descocnoscimos por venir pintado de negro y cuando le habíamos visto tenía faja blanca.

A 15^h se vió la isla de Santa María por el N. E. 5° E. del compás... A 11^h se vió la población de Santa María por el N. N. E. y tuvimos que dar un bordo para conseguir el fondeadero; a 18 1/2^h hallándonos en 7 brazas dimos fondo



Hong-Kong en 1850

al ancla de estribor. Poco después atracó un bote de la población y nos dijo que por orden superior no podía ningún buque atracar y tomar víveres sino en la isla de San Miguel, y viendo que no nos podían dar ninguna cosa empezamos a levar y después de suspendida el ancla nos hicimos a la vela, que fué a las 19, largando todo aparejo y costeando la

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

isla por su parte O. para dirigirse a la de San Miguel. A las 23^h observamos los cronómetros y resultan estar Cornhill 7'39" al O. y Arnold 9'27" al E. del meridiano de Cádiz...»

Día 18 martes al 19 miércoles, junio 1850. Singladura 132.

«... A 00^h 30' se vió la isla de San Miguel por la proa: a 2 1/2 avistamos una gran población un poco a barlovento de la proa y creyendo que las aguas nos hayan tirado para el O. a pesar de gobernar bastante a barlovento, orzamos sobre ella y luego que la pudimos distinguir bien nos pareció de Punta Delgada, aunque no encontrábamos lo que describía el derrotero; a 4 1/2^h hallándonos a dos millas de ella nos pusimos en facha y fué el capitán con el bote a tierra, pero cerca ya del muelle encontramos un bote que nos reconoció y dijo que aquella era la población de Villafranca.»

Día 19 miércoles al 20 jueves, junio de 1850. Singladura 133.

«Seguimos al ancla con viento flojo del 1.^º al 2.^º cuadrante. A 1^h atracó a bordo una lancha con leña y una de agua con 113 pipas y poco después otra de leña.»

Día 20 jueves al 21 viernes, junio de 1850. Singladura 134

«Continuamos al ancla con ventolinas del 2.^º cuadrante y toldado y atracó una lancha con 7 pipas de agua y poco después los comestibles y ganado, y después de todo arrancado comenzamos a llevar, y después de estar a pique largamos gavias y juanetes; todo esto fué a las 5^h después de pasada la visita. A las 6^h acabamos de suspender el ancla y nos pusimos en viento muy flojo.»

Singladura 138.

«...Por babor un bergantín por sotavento a unas 4 millas. A 18^h orzó y se nos puso a barlovento, metiendo sus alas y cargando sus mayores y sobre nos aguardó: era el

FERNANDO BARREDA

portugués llamado *León*, que es la tercera vez que le encontramos. Le dimos la Longitud y le ofrecimos algún fresco y no quiso nada...»

VIAJE DE MANILA A CÁDIZ

Día 6 astron.^{co} martes, abril 1852.

Singladura 1.^a

«... A las 1^h estando tesando la jarcia de trinquete faltó la salvachía y cayó el cuadernal sobre la cabeza del grumete Paulino Ignacio, haciéndole dos grandes heridas; al momento se le paró la sangre que le corría en abundancia, con azúcar y aguardiente. A las 5^h nos avisaron que había vuelto a irse en sangre. En seguida acudimos a remediarlo, pero por más cosas que se le aplicaron no quería ceder la sangre, hasta que por fin a las 8^h cesó de salir, habiéndole aplicado a las dos heridas cal viva pedida por el mismo enfermo, pues el practicante que llevábamos no sabía qué aplicarle; pasando la noche con viento flojo y mar tendida del N.»

.....

Día 29 astron.^{co} jueves, abril 1852.

Singladura 24.

«Seguimos con viento calmoso y variable del 2.^o cuadrante; atmósfera entre clara, mar llana y ciñendo al S. E. en vuelta del S. A 2^h cambiamos de mura y a 5^h hablamos con la barca americana *Inca*, de Baltimore; viene de Cantón en 28 días de navegación.»

.....

Día 1.^o astron.^{co} sábado, mayo 1852.

Singladura 26.

«Al principio de esta singladura se achubascó todo y viendo que no era prudente seguir el paso de Macclesfield, tanto por la chubasquería como porque nos cogía la noche en lo peor del paso, determinamos dar fondo en 24 brazas con 30 de cadena y en seguida se aferró todo aparejo y continuó cerrado y lloviendo hasta las 5^h que aclaró y se hicie-

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

ron las marcaciones siguientes: Gaspar N. 6º O. Colina N. 750, Arbol N. 26 O., Monte de Pulo Leat S. 1.º O. pasando la noche con viento flojo...»

.....

Día 26 astron.^{co} miércoles, mayo 1852. Singladura 51.

«... A 2^h viendo que el tiempo estaba cada vez peor, el barómetro bajando, y tan inmediatos a las Islas de Borbón, y como quiera que en sus inmediaciones suelen acontecer huracanes furiosos nos preparamos, por lo que pueda suceder, echando abajo las vergas de juanetes y sus masteleros y arreglando la cubierta...»

.....

Día astron.^{co} sábado, junio 1852. Singladura 61.

«Seguimos con gavias en 2.º trinquete, trinquettilla y las dos cangrejas, viento frescachón del S. al S. S. E., mar muy gruesa del S. y gobº al O. S. O. con el fin de coger la mar por la mura, pues de costado no se podrá aguantar y así y todo nos tiene la cubierta llena de agua.»

.....

VIAJE DE CÁDIZ A MANILA

Del 30 al 31 de diciembre de 1855. Singladura 92.

«† A las 8^h de este día falleció de tisis el Padre Fray Francisco Guerrero, y después de hechas las ceremonias por sus compañeros de misión y 12^h de observación se le dió sepultura. Se le metió en caja.»

.....

Del 27 al 28 de enero de 1856. Singladura 120.

«Viento N. N. O. al O. de 3 a 4 millas y algunas horas en calma y con chubasquillos. A 5^h se avistó una isla rasa por el S. 70 E. distancia 15 a 20 millas y no señalada en el

FERNANDO BARREDA

plano inglés de Hosbur. El plano español tiene una isla llamada P. Burboo, pero se halla situada en el plano mucho más al N., tanto que pasamos por encima de ella; así es que en donde está situada no me queda duda no existe, pues fué poco después de haber observado Lat.^d y Long.^d con buenos cronómetros». Lat.^d S. 5° 59'30 «Long.^d E. 125° 00.»

.....

Del 9 al 10 de febrero de 1856.

Singladura 133.

«Seguimos en bordos con viento del N. O. al N. y a la vista de Gebi y Gilolo; cielo entreclaro. Anocheció toldado achubascado por el 3.º y 4.º cuadrante y demorando Punta N. O. de Gebi N. 69 E. Pulo Moar N. 4 o O. La noche en bordos y con alguna agüilla. Amaneció toldado chubascoso, viento fresquito del N. mar de él y próximo a Pº Moar. A 19 horas, estando a 2 millas de él viramos en vuelta de E. N. E.; a 23^h en vuelta del N. O., así hasta 24^h. Tiempo entreclaro y viento bonancible Pº Moar N. 72 O. y Lat.^d obs.^{da} N. 00° 7'00» da Long.^d E. 135° 18.

Estando cerca de Pº Moar vinieron a bordo dos botes malayos con algunas cosas de venta; lo más cocos y algunas cajitas y sombreros muy raros, pocos plátanos y una piña. Son bastante desconfiados, pues no entregan las cosas sin darles el dinero. Un pueblecito en P. Moar.»

.....

Del 12 al 13 de febrero de 1856.

Singladura 136.

«Viento E. al N. E. fresquito, cielo claro, horizonte anubarrado y en celajería suelta de brisa; mar del N. desde las 5 1/2^h con chubascos seguidos. La noche clara y el mismo viento hasta 24^h Lat.^d N. 3° 23' Long.^d E. 136'35'.

Corrientes al N. 85 O. 18 millas en las 24^h. Me parece habrá sido el más abatimiento del buque por la mar gruesa del N.»

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

VIAJE DE MACAO A LA HABANA, RECALANDO EN MANILA

«† Salida de Macao para la Habana hoy 16 de abril de 1856.

Estando listos de todo, a las $6\frac{1}{2}$ h nos hicimos a la vela con aparejo de juanetes y pitifoque: viento fresquito del E., tiempo entre claro. A las 11^{h} E. O. en el Gran Ladrón.

El viento cada vez más fresco y la mar gruesa; tiempo cargado, por lo que se cargó pitifoque y perico a $11\frac{1}{2}$. A las $11\frac{3}{4}$ estando el capitán y segundo sobre toldilla se oyeron voces a proa, y cuando se comprendió que un hombre se había caído al agua aferrando el petifoc ya había pasado tiempo; esto y la mucha mar y viento fresco y andar de 8 millas nos pareció imposible encontrarlo; así es que por no exponernos a otros peligros mayores sin provecho, unánimes determinamos abandonarlo a la Providencia, y en seguida se procedía a hacer inventario y sólo se hallaron cuatro camisas y cuatro pantalones, todo en bastante mal estado, conservando esto para entregarlo en la Comandancia de Marina primera que se arribe; su nombre, Leonardo de la Cruz, grumete.»

.....
«Del 19 sábado al 20 de abril de 1856. Singladura 4.

«† A 20 h falleció el núm. 22 de Suatao, de resultas del opio, sin más novedad que darle sepultura...»

.....
«Del 25 viernes al 26 de abril de 1856. Singladura 10.

«† En calma. A 8 h nos da la noticia el intérprete y carpintero que el Cabeza Chincheu de Suatao le había dicho que de un día a otro habría una sublevación¹ y que regular-

1 Con referencia a las expediciones de coolies chinos, destinados no sólo a las colonias españolas sino también a las de otros países como Holanda e Inglaterra y al territorio yankee, encontramos interesantes datos en un artículo publicado en el mes de junio de 1857 por una revista francesa, y el cual extractamos a continuación: «En todas las expedi-

FERNANDO BARREDA

mente sería el domingo, y que pensaban cortar la cabeza a todos y volver para Macao o costa de China. Inmediatamente y con el mayor sigilo se hicieron todos los preparativos

ciones ultimadas mezclase entre los chinos contratados un número de maleantes que se han enrolado solamente para percibir por adelantado la cantidad convenida, y que han hecho el decidido y firme propósito de no cumplir, valiéndose de cualquier medio, el compromiso contraído.

«Llegado el día de la partida embárcanse con todas las apariencias de la más sincera satisfacción; nada en sus semblantes puede hacer sospechar la existencia de un terrible complot, pero en cuanto el barco hállese en alta mar, los conspiradores, quitándose la careta, se insurreccionan abiertamente.

En algunos casos los oficiales y la tripulación del buque, teniendo tiempo de recurrir a las armas, reprimen la sublevación matando a algunos chinos y encerrando a los demás; pero otras veces se desarrolla un terrible combate que termina solamente cuando los dos bandos han llenado la cubierta de cadáveres; entonces se fondea el buque en el punto más cercano y se desembarca a los coolies supervivientes, los cuales quedan en libertad.

En la mayoría de los casos el capitán y los oficiales, sorprendidos cuando menos lo sospechan, son matados rápidamente o sometidos a las más crueles torturas. Respecto al buque, si no hay tierra a la vista, es gobernado por un marinero a quien los coolies han perdonado la vida para que les conduzca sobre la costa, donde incendian la nave después de haber salvado todo cuanto había de valor a bordo; si ningún marinero es capaz de conducir el barco, queda este navegando sin gobierno y a merced de las olas hasta perderse totalmente.»

Tiempo después de haberse publicado el artículo a que hemos hecho referencia seguían repitiéndose terribles escenas a bordo de los buques que llevaban coolies chinos para trabajar en el campo cubano, pudiendo leerse en el *Boletín de Comercio*, de Santander, y correspondiente al 19 de abril de 1860, esta relación: «La última travesía del buque americano *Norway* entre Macao y La Habana, ha sido ensangrentada con un salvaje combate. Había salido de Macao con unos mil coolies, sin tener para su guardia más que la tripulación ordinaria. El capitán, Majer, comandante del buque, estaba acompañado de su mujer, dos hijos y otra señora con un niño. Durante los primeros días las colonos no demostraron ninguna disposición hostil; pero al quinto, hallándose ya bastante lejos de los parajes frecuentados, se sublevaron con la esperanza de apoderarse del buque. Sin embargo de su superioridad numérica, hallaron de parte de la tripulación una resistencia cual no esperaban. El combate empezó a las 6 de la tarde y se prolongó hasta salir el sol. Por la noche los asiáticos se batieron con una energía salvaje, sostenidos por la esperanza, pero llegado el día, cuando se vieron rodeados de cadáveres hechos por la tripulación, se decidieron a someterse. Habían perdido 30 hombres y tenían 90 heridos. Durante este terrible combate la señora que estaba a bordo con Mad. Majer pasó por tan crueles sobresaltos que acabó por sucumbir de terror; pocos momentos después expiraba también su hijo.»

La primera introducción de chinos en la Isla de Cuba verificóse el año 1847, arribando mediante permiso especial, 600 colonos. Véase nuestro trabajo *Viajes de navíos santanderinos a Filipinas en el siglo XIX*, pág. 9.

El 2 de mayo de 1857 escribía desde Cádiz D. Juan Francisco de San Juan a su hermano D. José María lo siguiente: «Creí cuando llegué a ésta me dirían algo sobre el viaje de los chinos, pero ni palabra, y con las desgracias que están sucediendo, menos.

En este último correo llegó la noticia de dos levantamientos de buques con chinos, uno de ellos pegado fuego entre las Islas Natunas. En ese mismo sitio quisieron hacer lo mismo conmigo.»

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

de defensa; se dobló el número de vigilantes. Al amanecer, cuando vieron los preparativos hechos se notó lo extrañaban, pero no hubo novedad; a las 18 falleció el núm. 54 de Macao, según el médico, de fiebre; luego se le dió sepultura...»

.....

Día 27 martes al 30 de abril de 1856. Singladura 14.

«En este día se levantaron los chinos con rajas y rompieron las barras de la escotilla de proa; todo porque a un chino le empujó un marinero y le hizo una herida en la cabeza.»

.....

Día 3 sábado al 4 de mayo de 1856. Singladura 18.

«† En este día se tiraron dos chinos al agua y se recogieron con el bote, uno de ellos estaba recién quemado por una cacerola de agua de arroz y no se le castigó, pero al otro se le metió en barra. El quemado se volvió a tirar de noche y se volvió a echar el bote, pero como el buque llevaba andar de dos millas no se le pudo encontrar y se le abandonó a la Providencia. Su número el 368.»

.....

Día 14 miércoles al 15 de mayo de 1856. Singladura 29.

«...A 18^h de este día empezaron los chinos de Suatao a pelearse con los de Macao con rajas de leña; en seguida fué a separarlos el 2.^º piloto que estaba de guardia y algunos marineros, lo que consiguieron con facilidad, y cuando venían para la popa le echaron mano al 2.^º y pudo zafarse y a un marinero le pegaron un rajazo en la cabeza que le hizo brotar alguna sangre. Inmediatamente nos pusimos todos sobre las armas, pues la cosa no tenía buena traza y se conoce que el objeto era de sublevarse y la pelea de los

FERNANDO BARREDA

chinos no tenía otro objeto que el de cogernos allí aparte de los oficiales y tomar la popa; pero gracias a Dios nada de esto sucedió. Se conoce que es malísima gente, pues nada les hace falta; pero están empeñados en sublevarse y están valiéndose de cuantos registros están a su alcance y cada vez que hay calma más revueltos y por desgracia es lo que más nos acosa.»



Embarcadero de Macao (1856)

«Del 15 jueves al 16 de mayo de 1856. Singladura 30.

«Sin gobierno y en calma toda la singladura, demorando Victoria a 24^h. Si sigue esto quizá nos haga dar fondo.»

«Día 16 viernes al 17 de mayo de 1856. Singladura 31.

† A las 4^h de este día con un chubasco se llamó o afirmó el viento al S. S. E. y tomamos la vuelta del S. O. para zafarnos de dichas islas y así seguimos hasta 15^h que volvimos a las andadas calmas, que nos van a quitar la vida

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

acompañadas con los chinos. En esta noche se cayó un chino al agua y no pudo recogerse, su número 366, de Macao.

A 22^h vino el cabeza n.^o 1 y el intérprete a decirnos que los culis, capitaneados por tres cabezas, tenían pensado pegar fuego al buque, sin saber cual era su objeto. Hay que advertir que luego el intérprete nos dijo que el cabeza que vino a dar parte no presta ninguna confianza, y, por el contrario, cree y aun asegura, que el dicho cabeza es el cabeza de motín, unido con el número 118 y otro que el intérprete conoce de vista. No tratamos de apoderarnos de ellos por no contar con medios, a no hacer uso de las armas y eso sería perder la expedición, pues ya motivos han dado para ello, pero lo reservamos para mejor ocasión. Todos estos sobresaltos nos traen en continuo cuidado y siempre sobre cubierta, y a todo esto sin poder adelantar nada para nuestro destino...»

.....

† Del 19 lunes al 29 de mayo de 1856. Singladura 34.

Chubascos del 2.^º al 3.^{er} cuadrante de viento regular y recibiéndolos de la vuelta más conveniente para ganar para el S.

Anocheció muy cargado por el S. y E. y alguna agua y mar gruesa del S. Durante la noche ventolina floja y variable del S. S. E. al S. S. O. Amaneció despejado y demorando Pulo Repon N. 40 O y lo más E. de las Anambas N. 7 E. y ríos sitúan el Lat.^d 2.^º 12' y Long.^d E. 106' 9' de Gren.^h por lo que vemos que las corrientes tiran mucho para el N.; desde esta hora tomamos la vuelta del E. para zafarnos de dichas islas. Murieron los chinos n.^o 104 y 144 de Macao y se les dió sepultura; todos mueren, según el bruto del médico, de opio y desintería, y que hemos sabido hoy es traidor. Hoy hemos sabido, por el intérprete, que el médico le había

FERNANDO BARREDA

dicho que los culis estaban preparados para levantarse al menor descuido nuestro y que el médico es camarada del cabeza principal. Habiéndole preguntado el intérprete que a qué partido iría, dijo que al que ganara, que regularmente serían los culis; así es que estamos con gran cuidado, porque como está a popa el dicho Doctor no nos haga alguna trastada. También se les ha cogido a los muchachos chinos de cámara un papel que dice que ellos también son de la proa; así es que no nos falta nada. Esto y cada día más atrás no se en qué vendrá a parar. Al mediodía demoraba P. Repon, N. 52 O. P. Ritan N. 10 E., cuyas m.^s dan bien con Lat.^d y Long.^d obs.^s Las corrientes nos han llevado para el N. en dos días 64 millas, con que esto es bastante para que se lo lleve a uno el diablo.»

Día 20 martes al 21 de mayo de 1856. Btro. 29'89.

Singladura 35.

«Ventolina del S. variable, tpo. despejado y en vuelta de E. para zafarnos de las Anambas, que las corrientes nos aconchan poco a poco, gracias a que la corriente parece tira para el N. E.; desde las 6^h el vto. tesó a 1 y 2 m.^s A esta hora demoramos P. Repon N. 82. O P. Ritan N. S. O. La noche despejada. Amanació dem.^{do} lo más S. de las Anambas al O. N. O. y lo más N. al N. O., por lo que se ve que es imposible seguir adelante, pues cada día estamos más atrás y arrollados entre islas; esto y los chinos nos harán reunir en junta para ver de tomar una determinación, así es que a 19^h nos reunimos los oficiales mayores y mirando lo fuese de las corrientes para el N. que lejos de adelantar camino para seguir nuestro viaje, por el contrario atrasamos cada día más y más; al mismo tiempo, teniendo en cuenta la disposición de los chinos a sublevarse, según se tiene dicho en anteriores singladuras, aprovechándose para esto del menor descuido nuestro, y por último viendo que en más de 20 días

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

no hemos adelantado nada, la constancia de las calmas y vientos del S. con lo que no podemos vencer la fuerte corriente que arriba se expresa, y que persistir por nuestra parte en seguir con la Monzón contraria tan próxima que necesariamente nos haría fondear muchas veces en los estrechos, lo cual pudiera prolongarse tanto que nos llegara a escasear el agua, y por consiguiente dar con esto lugar a que los chinos tomasen ocasión para sublevarse y casi probable saliesen con su intento, a menos de meterles en el sollado, para lo cual, según la disposición en que hoy se hallan, sería necesario hacer uso de las armas de fuego, lo que hemos procurado evitar, por que de este modo creemos irremisiblemente perdida la expedición; porque no sólo serían los muertos los que necesariamente tendríamos que hacer con las armas, sino los que se asfixiarían en el sollado por los grandes calores y calinas que estamos sufriendo, y temiendo tocar estas consecuencias, las que creemos inevitables, según todo lo expresado, unánimes determinamos arribar a Manila por que así creemos indudablemente salvar la dicha expedición dejando a disposición del interesado que el buque prosiga su viaje en mejor estación que la presente. Por todo lo dicho y por las consecuencias que pueda traer esta arribada, protestamos, una, dos y tres veces, etcétera, etc., por lo cual firmamos. — Capitán: J. Fr.^{co} de San Juan; 2.^º pt.^º: V. Tijero; 3.^º pt.^º: Vaudenes. Es copia.»

† «Día 21 miércoles al 22 de mayo de 1856. Btro. 29'90.

Singladura 36.

«Viento flojo y niebla del S. desde el amanecer achubascado. Así hasta 24 ^h. Se ven las Anambas muy confusas. Se murió el chino 204 y se le echó al agua. Lat.^d obs. 3° 19' Long.^d E. 107 15 corrientes al N. E. $\frac{1}{4}$ E. 24 millas.»

FERNANDO BARREDA

† Día 24 sábado al 25 de mayo de 1856. Btro. 29°74.

Singladura 39.

«Gob.^{do} al N. E. $\frac{1}{4}$ E. viento S. S. O. al S. tpo. achubascado hasta el amanecer q^e dimos alas por aclarar. En este día ha desaparecido el n.^o 293 de Macao, según el cabo de rancho n.^o 7, pues no había parecido ni a comer y se le buscó y no se halla; como es natural se habrá caído al agua bajo algún chubasco y no se le ha oido; también falleció el n.^o 121 de Macao; estos son los resultados de los calores atrasados. Lat.^d obs. 7° 13' E. 108° 04' Corr.^{ts} a los N. 55 E. 35 en tres días.»

† Día 25 domingo al 26 mayo de 1856. Btro, 297°4.

Singladura 40.

«Tpo. claro gob.^{do} al N. 27 E. vto. SSE. al S. de 5 a 6 m.^s desde las 4^h con chubascos anocheció cerrado en aguas; vto. más flojo, pero luego volvió a refrescar, como cuando empezamos. Amaneció entreclaro y así hasta 24^h. Murió el chino Acao; había perdido el n.^o de Suatao. Lat.^d obs. N. 9° 6' 30" E. 109° 08'.»

.....

† Día 28 miércoles al 29 de mayo de 1856. Btro 29.

Singladura 43.

«Viento de 3 millas del S. E. variable; mar viva del S. O. tpo. entreclaro y gob.^{do} al N. E. $\frac{1}{4}$ E. Anocheció con un gran chubasco por el 2.^o cuadrante, pero no trajo nada. Desde las 8^h quedó claro, amaneció con celajes sueltos; murió el chino n.^o 78 de Macao y se le dió sepultura, y luego el 55 de Suatao, y con tpo. claro y celajada hasta 24^h que el intérprete vino acompañado con el cabeza n.^o 1 y dijo q.^e los chinos no abandonaban su intento, pues de la leña q.^e les da p.^a la cocina, lejos de entregar la que sobra la

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

ocultan bajo los camarotes. Al mismo tpo. nos dijo q.^e en lugar de tres cabezas de motín eran cuatro, y es el cabeza el cocinero; con que la cosa se va arreglando, pero ya haremos lo posible por no descuidarnos ni un momento. Lat.^d obs. N. 12° 50' E. 113° 19'. Las corrientes para el N. N. E. 32 millas en las 24^h.»

.....

Del 6 viernes al 7 de junio de 1856. Batro 29'85.

Singladura 52.

«Seguimos en demanda de Boca Chica con vto. O. fresquito, todo aparejo. A las 2^h estando en m^o del paso vino la falúa y preguntó lo q.^e tiene de costumbre y en seguida



Amoy en 1850

gob.^{do} al N. 62 E. y así contins. hasta las 7^h q.^e se cerró en aguas y a 8^h considerándonos próximos el fondeadero, dejamos caer el ancla aferrando en seguida todo aparejo. La noche lloviendo y venteando y así amaneció, poniéndonos en cuarentena y mandándonos a P. Sangle y allí continuamos hasta q.^e nos dieron entrada, llevando los chinos a tierra a una casa q.^e se les hizo de nipa, y allí continuaron hasta q.^e el buque hizo aguada y víveres p.^a seguir su viaje, que lo efectuó el 23 de julio con 412 chinos; quedando enfermos

FERNANDO BARREDA

en tierra 18 y habiendo muerto en el tiempo que estuvimos en bahía 42.»

SALIDA DE MANILA PARA LA HABANA

Día 22 martes al 23 miércoles, julio de 1856.

«A las 19^h de este día empezamos a levar y suspendida el ancla se dió todo aparejo con viento flojo del S. S. E. tiempo toldado.»

.....
Del lunes 4 al 5 de agosto de 1856. Singladura 13.

«Viento flojo del S. O.; la corriente para el E. $\frac{1}{4}$ S. E. A las 4^h N. S. en la población de Jamboanga, el viento casi calma y sólo la corriente es la que nos lleva. Al anochecer estábamos a dos millas de la Isla Cocos y demorando S. 65 E.; a esta hora apuntó el viento flojo por el O. y pasamos por entre las Islas Cocos y Sibago. La noche calmosa y clara.

Amaneció en calma y luego ventolinas variables hasta 24^h de demora Sibago N. 40 O. Cónico O. y dan Lat.^d N. 6° 35 y Long.^d E. de Cádiz 128° 53'.

«Está el plano de Nori malísimo; le faltan Islas y está todo muy mal.»

.....
Día 25 lunes al 26 de agosto de 1856. Singladura 34.

«Viento flojo del 4.^o cuadrante, luego tiró por el O. N. O. y seguimos la vuelta del S. O.; una barca inglesa para el E. a 5^h en calma y entre las Islas P. Banjany y Mocujang; una barca fondeada en el puerto de Bantan. Anocheció con viento del S. y seguimos en demanda de Pta. Santiago: a las 11^h N. S. distancia $\frac{1}{2}$ milla y seguimos barajando la costa lo más cerca posible.

Amaneció ventolina del S., la corriente para el N. y una

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

milla S. E. del islote Hoedje y $2\frac{1}{2}$ de Anger. Cuatro buques fondeados y dándose a la vela *La Brasileña*. (?) A las 21^h se llamó la ventolina al E. y fué tesando poco a poco, pero como la corriente era de $1\frac{1}{2}$ millas para el N. no pudimos fondear hasta $23\frac{1}{2}$ h demorando la Farola S. 50 O. y la población o asta de bandera S. 42 E., 13 brazas de fondo y 30 de cadena.»

Del 26 martes al 27 de agosto de 1856. Singladura 35.

«Pasamos este día fondeados; tpo. claro y vto. variable, haciendo aguada y víveres; así se pasó hasta 24^h. Varios buques, unos para el S. y otros para el N.; a esta hora fondeó la fragata americana dicha atrás y se dió a la vela al anochecer.»

Del 27 al 28 jueves, agosto 1856. Singladura 36.

«Continuamos haciendo aguada hasta las $8\frac{1}{2}$ que quedamos listos de todo. Amaneció viento flojo del S. E. y nos hicimos a la vela. A las 20^h nos quedamos en calma y la corriente para el N. E., por lo que a 22^h estando cerca del islote Hoedje y en 16 brazas dejamos caer el ancla y así se concluyó la singladura.»

.....
Del 4 sábado al 5 de octubre de 1856. Singladura 74.

«Viento bonancible del O.S.O. al O. y en vuelta del N.O. dos fragatas como nosotros; tiempo con chubascos. A 4^h viramos en vuelta del S. A 5^h refrescó y así anocheció demorando el Cabo de Buena Esperanza, N. 88 E. Pta. Hond Bay N. 40 E. y dan Lat.^d 34° 31' y Long.^d E. 24° 23'.»

.....
Del 16 jueves al 17 octubre de 1856. Singladura 86.

«Brisa del S. E. al S. S. E. de 5 a 6 millas mar bella, tiempo toldado gº al N. $\frac{1}{2}$ N. O. todo trapo, desde las 10^h más

FERNANDO BÀRREDA

fresco de 7 a 8 m.^s A 16^h se vió la Isla de Santa Elena por el N. 1/2 N. O. del compás; desde esta hora se fueron haciendo rumbos convenientes para fondear en su rada. Se metieron alas. Amaneció muy cerca de la Isla: a 18^h se vieron los buques fondeados y a 19^h dejamos caer el ancla en 24 brazas con 10 de cadena; a poco tiempo nos pusieron a libre plática y sin más novedad hasta 24^h.»

Del 17 viernes al 18 octubre, 1856. Singladura 87.

«Seguimos al ancla y haciendo aguada, a las 6^h estaba toda la pipería llena: 66 toneladas que vinieron a ser 110 pipas. La noche, buena; a 17 se empieza a cobrar cadena y empencar las gavias; a 21^h después de haber llegado el fresco nos hicimos a la vela gobernando al N. N. O. brisa fresca y así hasta 24^h que demoraba Santa Elena al S. S. E. del compás y Lat.^d obs. S. 15° 45' de Long.^d E. de Cádiz 00 22' 00''.»

.....

Del 20 jueves al 21 de noviembre de 1856. Singladura 121.

«Brisa floja y cargante del S. E., pues está más que cargante porque va de muchos días y para completar la fiesta calma desde las 4^h hasta 20^h que se cerró en aguas y chubascos del O. al N. y N. E. fijándose a 21 1/2 en el N. y así hasta 24^h.»

.....

Del 28 viernes al 29 noviembre de 1856. Singladura 129.

«Brisa fresquita del E. gobernando al N. 62 O. todo aparejo, tiempo con celajería de brisa; a 3^h gobernando al O. 73. O. A 12^h 1/2 se vió la Farola de Pta. Matern.^s por el O. S. O.; distancia 22 millas. A 16^h N. S. distancia 6 a 8 millas un bergantín aguantándose en bordos y cuando pasamos nos siguió desde las 16^h goðo. al N. O. y N. O. 1/2 N. Amaneció brisa de cinco millas del E. al E. S. E.; cielo con

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

algunos nubarrones e Isla Guayana y Cayo Romano por sotavento. A las 21^h se vió Cº Confites; es muy rasito con algunos altitos y tiene como una torre con asta. También se ve por la parte del E. de él un bergantín que parece estar varado. A las 22^h 15, Cayo Lobos por el N. $\frac{1}{4}$ N. O. y parece un buque a la vela y es un altito que tiene; lo demás es muy raro. Al mediodía demoraba N. 80 O., distancia 4 a 5 millas, pues se ve muy bien el viril del Banco de Bahama; una barca y un bergantín como nosotros.»

Del 1.^o lunes al 2 diciembre, 1856.

Singladura 132.

«Gobierno al O. brisa de 5 millas, del E. tiempo claro, todo trapo y así continuamos hasta el anochecer que se vió la Farola de La Habana, y seguimos haciendo rumbos proporcionados hasta las 12 que nos aguantamos en bordos cerca de la farola hasta el amanecer que fuimos en busca de la entrada, y viendo que eran las 12^h y el viento se aguantaba al E. pedimos un vapor en el que entramos en puerto; en seguida atracó la falúa y mandaron a los médicos para observar las enfermedades y enfermos, y como de los 90 muertos que traímos desde Manila y dos que murieron estando ellos a bordo no eran de enfermedades epidémicas, al día siguiente nos pusieron en libre plática y de concluido tan penoso viaje. Doy gracias al Todo Poderoso.»

VIAJE DE CÁDIZ A MANILA

Del 6 miércoles al 7 octubre, 1858.

Singladura 98.

«Se ve un cometa por el O. S. N. y élívase del horizonte al anochecer, unos 10° a 12° Lat.^d S. 9° 49' 47" Long^d E. 123° 08.»

FERNANDO BARREDA

Del 8 viernes al 9 octubre de 1858. Singladura 100.

«Seguimos en demanda del estrecho de Allas con todo trapo, tiempo despejado: a las 1^h 15' E. O. con punta S. E. de Lomboc; distancia tres millas y gobernando al N. N. O. en busca del fondeadero de Balli, el que conseguimos a las 3^h, fondeando en 6 brazas con 25 de cadena, demorando la Punta S. E. de Lomboc S. 5° E. Volcán N. 21° O. y la población S. 87 O.

Sigue el cometa y aumentando la cola»

.....

Del 9 sábado al 10 octubre, 1858. Singladura 101.

«Brisa fresquita S. S. E. y fondeados, tiempo despejado; la corriente sigue para el N. Haciendo agua y pintando el buque por fuera; a 2^h cambió la mar.^a para el S.; la brisa continuó hasta las 6 1/2. Anocheció claro la mar.^a para el N. que cambió a esta hora, viento flojo del S. S. O. pasando la noche con viento bonancible del O. S. O. al O. N.O.; la marea cambió para el S. a las 14^h cambiando para el N. a las 18 1/2 el viento O. N. O. A las 19^h se fué a tierra para traer los víveres, y estando en tierra el Rey de Lomboc quiso venir a la fragata y se le trajo, y después de estar aquí una hora y obsequiarle se fué para tierra. En seguida se empezó a embarcar al fresco; el viento fresquito del S. y la mar.^a para el N. A las 24^h quedamos listos y se izaron botes y se empezó a llevar; así se concluyó la singladura. Sigue el cometa.»

.....

Del 25 lunes al 26, octubre de 1858. Singladura 117.

Sigue el cometa pequeño y demorando S. O. 1/4 O. Ha variado mucho.»

.....

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

VIAJE DE MACAO A LA HABANA

.....
Del 1.^o martes al 2 de marzo de 1859.

Singladura 8.

«† Viento bonancible del E. S. E., todo trapo gobierno al S. S. O., tiempo claro con celajería suelta de brisa; mar bella. A las 5 $\frac{1}{2}$ ^h estando la cubierta con bastantes chinos disfrutando del día apacible y sereno subió el chino 326 al portalón de estribor como si fuese a ver andar el buque y de repente se arrojó al mar; y como fuese esto a nuestra vista en seguida nos pusimos en facha y se arrió el bote para recogerlo, y después de un rato viendo que no se encontraba se mandó venir el bote, abandonándolo a la Providencia y nos pusimos en nuestro rumbo. Indagamos la causa que pudo tener el desgraciado para su suicidio y supimos por el intérprete, con referencia a sus compañeros de a bordo, que se hallaba disgustado hacia tiempo por sus padecimientos crónicos y que algunas veces le habían quitado lazos que se daba al cuello con objeto de ahorcarse.»

.....
Del 28 lunes al 29 marzo de 1859.

Singladura 35.

«Brisa E. al S. E. gobierno al O. S. O., todo trapo; tiempo claro con celajería suelta en el horizonte.

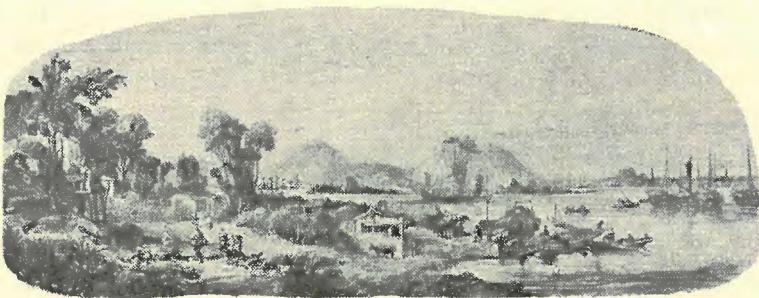
A las 2 $\frac{1}{2}$ ^h hubo motín entre 20 chinos y por el intérprete se supo que su bullicio era querer darle la muerte; alegando la causa de las amenazas que los hacía (por mi orden) motivadas por la desidia y poca unión entre ellos. Se trató de saber los cabezas del motín, pero no fué posible. Se les confirió que serían castigados con todo el rigor que mereciese el que delinquiése, recomendando el aseo y buena amistad que era necesario en ellos para la salud.»

FERNANDO BARREDA

Del 19 martes al 20, abril de 1859.

Singladura 57.

«Continuamos a la capa con gavias sobre todos y trinquetilla, puño de la mesana, viento duro y rachas furiosas, mar gorda y viva del viento O. N. O. A $1\frac{1}{2}$ ^h empezó a ofuscarse y se tomó la vuelta del N. N. E.; el viento a más, la mar aumentando que hace dar fuertes bandazos al buque. A 5^h no pudiendo resistir a la capa la furia del viento y la mar tan gruesa determinamos dar la popa; así continuamos



Ningpó en 1850

hasta el amanecer que habiendo caído el mar y viento volvimos a capear en vuelta del N. N. O. La gavia amaneció con la mitad de los rizos degollados.»

.....
Del 24 domingo al 25, abril 1859.

Singladura 62.

«† A las 18^h de este día murió el chino n.^o 394 que padecía de calentura biliaria y se le dió sepultura.»

.....
Del 30 sábado al 1.^o de mayo de 1859.

Singladura 68.

«† ... A 19^h se echó al agua al chino n.^o 227 que murió de tisis.»

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

Del 3 martes al 4, mayo 1859. Singladura 71.

«Seguimos mura de babor, viento fresquito del N. N. O. al N. aparejo de juanetes con celajería blanca entre clara, mar bella. A 3^h pasó cerca una fragata-vapor y se le dijo por telégrafo que diese aviso de nuestro encuentro; él hizo varias preguntas y se le pudieron distinguir las banderas. Largó el pabellón de guerra inglés y se le contestó con el nuestro saludándole y no contestó.»

.....

Del 7 sábado al 8 mayo 1859. Singladura 74.

«† A las 19^h murió el chino n.^o 49 de disentería crónica, y después de un rato se le dió sepultura.»

.....

† Del 18 miércoles al 19 jueves de mayo de 1859.

Singladura 86.

«A 10^h murió el chino n.^o 306 de hidropesía y en seguida se le dió sepultura.»

.....

† Del 26 jueves al 27 mayo, 1859. Singladura 94.

«A 4^h falleció el chino n.^o 298, según el médico de resultados de un balazo mal curado que venía padeciendo todo el viaje, y a poco rato se le dió sepultura.»

.....

† Del 28 sábado al 29 de mayo de 1859. Singladura 96.

«A 6 1/2^h murió el chino n.^o 119 de apoplejia.»

.....

† Del 31 martes al 1.^o de junio de 1859. Singladura 99.

«A 4 1/2^h falleció el chino n.^o 32.»

FERNANDO BARREDA

- † Del 3 viernes al 4 Junio, 1859. Singladura 102.
«A las 21 ^h falleció el chino n.^o 59.»
-
- † Del 5 domingo al 6 de junio 1859. Singladura 104.
«A 20 ^h falleció el chino n.^o 258.»
-
- † Del 7 martes al 8 junio de 1859. Singladura 106.
«A 9 ^h falleció el chino n.^o 257, de tisis.»
-
- † † Del 8 miércoles al 9 junio, 1859. Singladura 197.
«A la 1 ^h murió el chino n.^o 349 y a 3 $\frac{1}{2}$ el n.^o 210.»
-
- Del 11 sábado al 12 de junio de 1859. Singladura 109.
† † † «En esta singladura han fallecido tres chinos: el n.^o 331, el 221 y el 180.»
-
- † Del 12 domingo al 13 junio, 1859. Singladura 111.
«A 11 ^h falleció el chino n.^o 17.»
- † † Del 13 lunes al 14 junio, 1859. Singladura 112.
«En esta singladura han muerto el chino n.^o 276 y el 223.»
- † Del 14 martes al 15 junio de 1859. Singladura 113.

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

A P É N D I C E S

I

RELACIÓN DE ALGUNAS NAVEGACIONES EFECTUADAS POR DON
FRANCISCO DE SAN JUAN, SACADA DE SUS DIARIOS Y DE LA HOJA DE SERVICIOS

En la fragata «Avispa» (a) San Fernando,¹ yendo de tercer piloto.

Salida del puerto de Cádiz el lunes 16 de septiembre de 1844, llegando a La Habana el sábado 21 de diciembre (35 singladuras).

«Retorno de La Habana a Cádiz con cargamento de azúcar, cacao y algodón, saliendo el domingo 10 de noviembre de 1844 y arribando el sábado 22 de diciembre» (41 singladuras).

Salida de Cádiz el jueves 6 de febrero de 1845 y llegada a Santander el jueves 26 de marzo (48 singladuras).

Salida del puerto de Santander para el de Manila el sábado 26 de abril de 1845, llegando el martes 2 de septiembre (122 singladuras).

Salida de Manila el miércoles 26 de noviembre de 1845 para Cádiz, «con azúcar, cacao, canela y efectos de china, oficiales y tropa de tierra y de marina licenciados, cargada 19 1/2 pies a popa y 16 1/2 a proa, arribando el jueves 7 de mayo de 1846» (163 singladuras).

Salida del puerto de Cádiz para el de La Habana el jueves 23 de julio de 1846 y llegando el domingo 31 de agosto (39 singladuras).

En la corbeta «Carmen».

Salida de Cádiz el jueves 10 de junio de 1847 llegando a Santander el viernes 25 de junio (17 singladuras).

Salida de Santander el viernes 16 de julio de 1847, entrando en La Habana el lunes 23 de agosto (38 singladuras).

Salida de La Habana el lunes 4 de octubre de 1847 para arribar al Ferrol el jueves 25 de noviembre (53 singladuras).

Salida del Ferrol el viernes 10 de diciembre de 1847 y llegada al puerto de Santander el 14 de diciembre (5 singladuras).

En la fragata «Purísima Concepción» (a) Fama Cubana, yendo de segundo piloto.

Salida de Cádiz el sábado 4 de junio de 1848, fondeando en Manila el martes 7 de febrero de 1849 (91 singladuras).

1 Pertenecía al armador montañés don Ignacio Fernández de Castro y desplazaba 400 toneladas.

FERNANDO BARREDA

En el bergantín «Betis»,¹ yendo de capitán.

Salida de Manila el viernes 30 de marzo de 1849 y llegada a Macao el 7 de abril, sábado de Pascua (8 singladuras).

Salida de Macao para Hong-Kong, cargado de piedra labrada, el martes 17 de abril de 1849.

Salida de Hong-Kong el sábado 21 de abril de 1849, entrando en el puerto de Manila el jueves 3 de mayo (13 singladuras).

Salida de Manila el jueves 10 de mayo de 1849, cargado de arroz, con destino a Macao, donde ancló el viernes 18 (9 singladuras).

Salida de Macao, en lastre, para Cagayan el miércoles 23 de mayo de 1849, llegando el domingo 17 de junio (9 singladuras).

«Tripulación del bergantín español *Betis* en su viaje a Macao:

Capitán y primer piloto: D. Juan Francisco de San Juan.

Segundo piloto » Santiago Abaroa.

Tercer piloto » José M.^a Guaso.

Contramaestre » Mariano Mateo.

Cocinero. » Dionisio Ramos.

3 timoneles, 2 marineros, 12 mozos y un paje.»

En la fragata «Fortuna»,² yendo de segundo piloto.

Salida de Manila el jueves 7 de febrero de 1850 y llegada a Cádiz el lunes 1 de julio (144 singladuras).

Salida de Cádiz el 2 de julio de 1850 para hacer cuarentena en Vigo, llegando el miércoles 17 (16 singladuras).

Salida de Vigo el domingo 4 de agosto de 1850 y llegada a Cádiz el sábado 10 (5 singladuras).

Salida de Cádiz para Manila³ el 27 de septiembre de 1850...

1 «Diario de navegación del bergantín *Betis* en su viaje de Manila a Macao y Hong Kong, de porte de 250 toneladas, cargado de arroz, tabaco y abacá, con cronómetros n.^o 783 Barráuds Cornhill dos sextantes y un octante, planos españoles e ingleses. Armado con 4 cañones de a 8, ocho fusiles, 6 sables, 6 lanzas y 50 libras de pólvora y municiones correspondientes. Calado de popa y proa 12 pies.»

2 «Diario de navegación de la fragata española *Fortuna* en su viaje de Manila a Cádiz; de porte de 385 toneladas, calada de popa 15 pies y de proa 12 $\frac{1}{2}$ id., de la propiedad de D. I. Fernández y capitán D. José Vicente de Velasco; su cargamento azúcar y pasajeros deportados políticos; siendo 4 de la clase de oficiales, sus nombres los siguientes: D. José Ruest, D. Roque Roy, D. Pedro Pueyo y D. Nicolás Paz.

7 en clase de sargentos y 145 en clase de soldados, total 156 deportados pasajeros.

Pasajero particular: D. Antonio Celestino.

Con dos cronómetros, uno Cornhill, n.^o 783 y otro Arnold n.^o 1.027; tres sextantes, planos españoles e ingleses.»

3 El diario de esta navegación quedó incompleto, llegando sólo hasta la singladura 79, C. día 14, sábado, al 15, domingo, diciembre 1850.

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

«Tripulación de la barca *Fortuna*:

Capitán y primer piloto: D. José Vicente de Velasco.
 Segundo piloto » Juan Francisco de San Juan.
 Tercer piloto » José M.^a Cuervo.
 Físico. » Lorenzo Catani.
 Capellán » Manuel Orgé.

Contramaestre, guardián, mayordomo, carpintero, cocinero, 4 timoneles, 4 marineros y 12 mozos. Los sirvientes de cámara y segundo cocinero son de los mismos deportados.»

En la fragata «Preciosa»,¹ yendo de capitán.

Salida de Manila el 5 de abril de 1852 para llegar Cádiz el 17 de agosto (135 singladuras).

«Tripulación de la barca española *Preciosa* de 416 toneladas:

Capitán y segundo piloto: D. Juan Francisco de San Juan.
 Tercer piloto de derrota. » Nicolás Molleda (nació en Comillas).
 Cirujano. » Anacleto de Gatos Vergacía.
 Agregado de pilotaje » Antonio Molleda (comillano).
 Contramaestre » Cecilio Martínez.
 Mayordomo y cocinero » Basilio Sancho.
 Carpintero » José Pascual.

4 timoneles, 3 marineros, 12 grumetes, 1 paje.

C A R G A M E N T O :

| Número | Marcas | Bultos | Contenido | Medición en pies cúbicos |
|--------|-----------|--------------|-------------------------------------|--------------------------|
| » | » | 1121 tercios | 4884 qq ^s tabaco en rama | |
| » | » | 2 » | 6 » » » | |
| » | » | 155 » | 310 » » » | |
| 15 á | S. M. | 5 cajones | Libros | 28 |
| 1/9 | L. R. I. | 9 » | Efectos de China | 79-2 |
| 1/5 | N. M. | 5 » | » » » | 45-4 |
| 1 | H C. H. | 1 » | Efectos de regalo | 34 |
| 1 | José Díaz | 1 1 | Caracoles | 2-3 |

Cuatro sargentos y un cabo».

En la fragata «Hispano-Filipina»,² yendo de segundo piloto.

Salida de Manila para Cádiz el 16 de febrero de 1885.

Salida de Cádiz el 28 de septiembre de 1855, entrando en Manila el 22 de febrero de 1856 (145 singladuras).

1 Pertenecía al marino y armador montañés D. Ignacio Fernández de Castro.

2 Propiedad de D. Ignacio Fernández de Castro.

FERNANDO BARREDA

En la fragata «Emigrante»,¹ yendo de capitán y primer piloto.

Salida de Macao para la Habana² el 16 de abril de 1856, arribando, después de recalcar en Manila, en 52 singladuras de viaje, el 1.^º de diciembre, empleando 132 singladuras más.

Salida de la Habana el 26 de enero de 1857 y llegada a Nueva-York, en lastre, el 7 de febrero (12 singladuras).

Salida de Nueva-York para Cádiz, «con cargamento de trigo y harina, calando 19 $\frac{3}{4}$ de popa y 18 $\frac{3}{4}$ de proa, el 16 de marzo de 1857 y llegada el 6 de abril» (28 singladuras).

Salida de Cádiz el 22 de junio de 1857, fondeando en Manila el 2 de noviembre (134 singladuras).

Salida de Manila³ en 20 de diciembre de 1857, anclando en Cádiz el 13 de mayo de 1858 (144 singladuras).

Salida de Cádiz el 1 de julio de 1858, llegando al puerto de Manila el 19 de noviembre (144 singladuras).

Salida de Manila⁴ con rumbo a Macao el 22 de enero de 1859, y llegada el 5 de febrero (16 singladuras).

Salida de Macao⁵ para la Habana el 22 de febrero de 1859, arribando el 21 de junio (120 singladuras).

Salida de la Habana el 24 de agosto de 1859 para hacer cuarentena en Vigo, en cuyo puerto entró en 5 de octubre (42 singladuras).

Salida de Vigo⁶ en 6 de octubre de 1859, con rumbo a Cádiz.
«Capitán y primer piloto: D. Juan Francisco de San Juan.
Segundo piloto D.V.^o Tijero (nacido en el Astillero de Guarnizo).
Tercer piloto D. Vicente Jaudenes.

Contramaestre, carpintero, guardián, mayordomo, cocinero, médico chino y 27 marineros.»

Salida de Cádiz, con rumbo a Manila, el 12 de diciembre de 1859.

Salida de Manila para la Habana, el 13 de julio de 1860.

Salida de la Habana y despachada a Cádiz, el 15 de marzo de 1861.

«Sueldos del capitán, oficiales y tripulación de la fragata *Emigrante*:

1 Del armador D. Ignacio Fernández de Castro.

2 «Diario de navegación de la fragata española *Emigrante*, en su viaje de Macao a la Habana con 540 emigrantes chinos.»

3 «Calado de proa 18 $\frac{1}{2}$ pies y de popa 19 $\frac{1}{2}$ con 19 pasajeros de popa y 20 de proa, 38 hombres de tripulación, incluso el capitán, 8880 qqs. de tabaco en rama 3722 $\frac{1}{2}$ picos de azúcar en 7954 bayones y 88 bultos de abacá.»

4 «Con 44 hombres de tripulación, de capitán a paje; 15 $\frac{1}{2}$ pies de popa y de proa 16 $\frac{1}{2}$; su cargamento 1.000 picos de abacá, 1.000 picos de arroz y aguada para las coolies que van a embarcar en Macao.»

5 «Con 400 colonos chinos y 51 hombres de tripulación, incluso el capitán.»

6 Está incompleto el diario, que llega hasta la singladura sexta del viaje.

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

Capitán, 110 pesos al mes; Segundo capitán, 60; Tercer capitán, 40; Físico 50; Contramaestre 30; Mayordomo 25; Carpintero 20; Cocinero 18; Otro 8; Panadero 12; Camareros 6 a 6; Timoneles 4 a 10; Grumetes 19 a 6; Camareros 1 a 3.»

* * *

Los diarios de D. Juan Francisco de San Juan, integrados por 1851 singladuras, forman dos volúmenes encuadrados, siendo el primero de $210 \times 300 \text{ mm}$, con 370 páginas recientemente numeradas, y $200 \times 290 \text{ mm}$ de caja de escritura. El segundo volumen es de $320 \times 210 \text{ mm}$ y tiene de caja de escritura $271 \times 200 \text{ mm}$, constituyéndole 337 páginas numeradas por nosotros.

Para cumplir un grato deber quiero manifestar aquí el más intenso reconocimiento a mis buenos amigos residentes en Comillas los señores Cancio, ilustre poeta, y Saiz Martínez, culto farmacéutico, merced a cuyas eficaces gestiones he podido conocer los diarios de D. Juan Francisco y de D. José M.^a de San Juan y San Juan.

Igualmente tengo sumo gusto en dar expresivas gracias al Sr. Párroco de Comillas, D. Lorenzo Iriondo Lambert, por la diligencia y desinterés que tuvo al proporcionarme algunos datos procedentes del archivo parroquial.

* * *

«Al Capitán de la fragata «*Emigrante*», la salud y fraternidad:

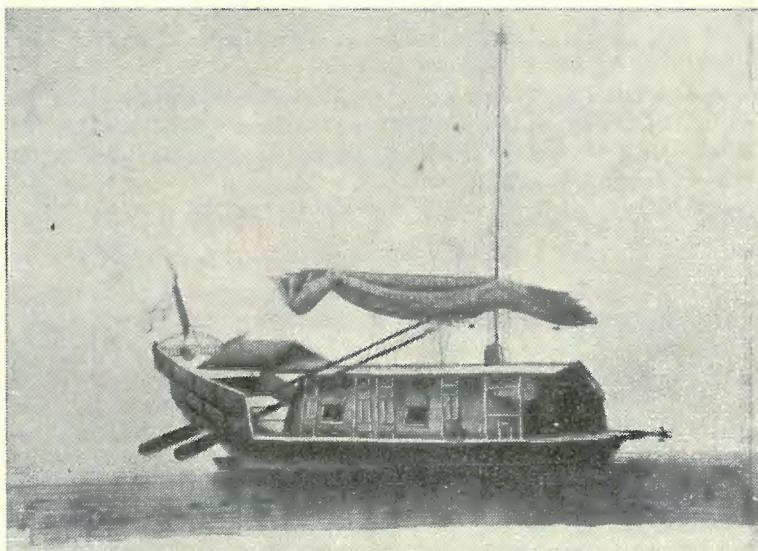
A vos, Capitán, dirijo estos mal trazados renglones, para recordaros una promesa que me hicisteis de dejarme leer la obra titulada «Ley de Tormentas»,¹ a consecuencia de discusión promovida sobre ellas, sostenida, por un lado, por vuestra larga experiencia, y, por otra, por mi desautorizada voz en tal materia. Pero no es mi ánimo el que podáis creer, ni por un momento, haya dudado de vuestra palabra, la que considero muy firme y valedera, sino que, teniendo en vuestra imaginación tantas y tan graves cosas a que atender, nada de extraño tiene hayais olvidado objeto tan trivial. A mí que estoy desocupado, y sólo tengo que atender a la precisa obligación, impuesta a nuestra pobre naturaleza, de comer y dormir; a mí me toca, repito, recordaros vuestra oferta, llevado no sólo de la idea de pasar el rato, sino de ilustrarme en una cuestión que desgraciadamente pudiera debatirse prácticamente, toda vez que estamos en el elemento en donde mejor se aprecian las observaciones de los hombres prácticos y encanecidos en las luchas, contra los terribles huracanes y tormentas.

¹ Probablemente hágese referencia a la obra del Coronel Reid. «Tratado de la Ley de Tormentas y vientos variables», traducida al castellano por Vizcarrondo.

FERNANDO BARREDA

Hecha una salvedad, y expuesto y conocido por vos mi deseo, sólo me resta suplicaros, me concedais por unos días «Las Tormentas», (se entiende las impresas), para que pueda conocerlas feóricamente, y por este medio pueda añadir a mis escasos conocimientos uno nuevo, que, no obstante de ser ajeno a mi profesión, no por eso dejará de ocupar un buen lugar, como todo aquello que tiende a la ilustración del hombre, que es mi constante deseo, quedando doblemente complacido si a ello concurre el digno capitán de la fragata «Emigrante».

También notareis que en el encabezamiento de este escrito campean por encima de él dos timbres, uno con el busto de nuestra Soberana, y otro con el blasón español, habiendo querido figurar con ellos el papel de ilustres, que sólo se emplea, como si dijéramos, en las grandes solem-



Lorcha para cargar algodón.

(Acuarela sobre papel de arroz.—Colección Barreda).

nidades; y como vos en estos momentos, y en medio de la inmensidad por donde surcamos, representais el poder supremo, me ha parecido conveniente dirigiros mi petición epistolar en papel del sello de Ilustres, como prueba del respeto y consideración que mereceis, y para obligarlos

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

más a vuestra bondadosa condescendencia que en mucho apreciará el que con este motivo se ofrece con la mayor consideración vuestro más atento servidor, q. b. v. m., *Fernando de Boussingaulp*.—A bordo de la fragata «Emigrante», a 20 de marzo de 1860.»

II

RELACIÓN DE ALGUNAS NAVEGACIONES REALIZADAS POR D. JOSÉ M.^a DE SAN JUAN Y SAN JUAN,¹ OBTENIDA DE SUS DIARIOS Y DE LA HOJA DE SERVICIOS

En la fragata «Hispano Filipina», yendo de oficial:

Salida de Cádiz el 30 de junio de 1849 y llegada a Manila el 6 de noviembre (130 singladuras).

Salida de Manila para Cádiz el 20 de diciembre de 1849, arribando el 25 de mayo de 1850 (156 singladuras).

Salida de Cádiz el 10 de julio de 1850, entrando en Manila el 20 de diciembre (156 singladuras).

Salida de Manila el 23 de enero de 1851, dando fondo en Cádiz el día 30 de junio (159 singladuras).

Salida de Cádiz el 5 de septiembre de 1851, con rumbo a Manila.²

Salida de Manila el 19 de febrero de 1852 y entrada en el puerto de Cádiz el día 21 de julio de 1852 (153 singladuras).

Salida de Manila el 7 de abril de 1853, arribando a Macao el 19 de abril (13 singladuras).

Salida de Macao el 6 de mayo de 1853³.

En el bergantín *San Lorenzo*,⁴ yendo de capitán y primer piloto.

Salida de Manila para Macao el 2 de julio de 1853.

Salida de Manila, destinado a Macao, el 25 de agosto de 1853.

Salida de Manila, con rumbo a Macao, haciendo escala en Pangasianan, el 11 de octubre de 1853.

1 Natural de Comillas, en cuya villa nació el 4 de octubre de 1828, siendo hermano de don Juan Francisco.

Falleció don José M.^a en el mar, viniendo de Manila, el 5 de mayo de 1858 en la latitud 13° 10' 22 N. y longitud 121° 15' 16" E. del meridiano de San Fernando, a los pocos días de salir en la fragata *Guadalupe*, en cuya nave ejercía el cargo de 2.^º piloto.

2 Está incompleto el diario, llegando solamente hasta la singladura 135.

3 Queda sin concluir el diario en la singladura 13.

4 «Medidas del bergantín *San Lorenzo*: Eslora de yugo a escobén 106 pies españoles; manga 27; puntal 15; palo mayor 42, 10, 10; trinquete 38, 10, 10; bauprés 11, 7; mastelero de gavia 32, 7; mastelero de velacho 32; botalón de fok 21 $\frac{1}{2}$; mastelero de juanete mayor 20; mastelero de juanete proa 20; botalón de petifok 12; verga mayor 62; verga trinquete 60; verga gavia 47; verga velacho 41; verga juanete mayor 35; verga juanete proa 35.»

FERNANDO BÀRREDA

Salida de Manila a Macao, con escala en Sual, el 15 de Diciembre de 1853.

En la fragata «Emigrante», yendo de capitán y primer piloto.

Salida de Manila, despachada para Macao, el 15 de febrero de 1856.

En la fragata clipper «Guadalupe», yendo de segundo piloto.

Salida de Manila, en demanda de Cádiz, el 27 de septiembre de 1856.

Salida de Manila, fletada a Cádiz, el 26 de febrero de 1858.

Debió de sentir don José María de San Juan, según deducimos al leer sus diarios, marcada afición a la poesía, originada posiblemente por una actividad ocasional surgida durante las monótonas horas empleadas en las guardias de a bordo.

Publicamos, a título de curiosidad, algunos de los ensayos poéticos que entre los acaecimientos y las observaciones intercalaba en sus diarios don José María.

Los diarios de don José M.^a de San Juan, encuadrados en un volumen de 210 × 350 m/m., suman 370 páginas, siendo la caja de escritura de 200 × 290 m/m.

VIAJE DE CÁDIZ A MANILA

Día 18 miércoles al 19 jueves, julio 1849. Singladura 19.

«...Los pasajeros no han dormido esta noche por tener mucha jindamá.... que es lo mismo que miedo.»

Día 26 jueves al 27 viernes, julio 1849. Singladura 27.

«Con todo aparejo largo ciñendo amura de babor continuamos esta singladura con el viento fresquito del S. Cielo y horizonte de celajería darda y la mar bella; de este modo continuamos toda la singladura y con ganas de pasar la línea Equinocial y pasar al hemisferio del Sur.»

Día 29 domingo al 30 lunes, julio 1849. Singladura 30.

«Con aparejo de juanetes, viento fresquito del S. E. marejada del S. y atmósfera despejada continuamos esta singladura. La perrita en las faldas de su ama.

En este día se me ha levantado un falso testimonio, habiéndome echado la culpa de haber tirado la perrita al buzón. ¡Pobre perrital!»

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

Día 6 lunes al 7 martes, agosto 1849.

Singladura 38.

«Por la popa se vió un pájaro denominado tablero.»

Día 13 lunes al 14 martes, agosto 1849.

Singladura 45.

«¡Qué noche, Dios de piedad!
Ya se me caló el capote
y el agua que cae del cielo
me corre desde el cogote
hasta este piso de hielo.»

Día 18 sábado al 19 domingo, agosto 1849.

Singladura 50.

«A la Virgen del Carmen en la fragata *Hispano-Filipina*.

¡Madre de Dios que brillas en el cielo
Como astro de dulcísima esperanza
Donde tienen los fieles su consuelo
Cuando alguna desgracia los alcanza
Pura y sin mancha Virgen del Carmelo
Que truecas la tormenta en la bonanza
Oye mi voz que tímida te envía
Ferviente ruego en esto bello día.
Óyela, sí, con la bondad divina
Que ante tu angélica paz se transparenta
Con ese amor de madre en que reclina
La cristiandad su fe que siglos cuenta.
Óyela y a la *Hispano-Filipina*
Bajo tu amparo pon; piadosa ahuyenta
De ella la tempestad; en mar tranquila
Llévala de la mano hasta Manila
Y al poner en el suelo nuestra planta
Los ojos a do estás elevaremos».

Día 26 domingo al 27 lunes, agosto 1849.

Singladura 58.

«Seguimos este día con viento furioso de O. mar gorda de él, sin más aparejo que con el puño del trinquete de babor armado a modo de un triángulo, y el resto de estribor bien aferrado con su empuñadura o revenque en la cruz de la verga, y la trinquetilla. Cielo y horizonte con nubarrones muy gruesos; cariz de aspecto muy feo por todos cuadrantes, con chubascos muy fuertes de viento, nieve y granizo, en cada rato.

FERNANDO BARREDA

A la 1 1/2 h se presentó un chubasco muy recio. Sobre dicho chubasco con un bandazo que dió muy grande el buque, con una mar tremenda nos despedazó el bote mayor que se hallaba colgado en los pescantes de babor y se lo llevó referida mar con uno de los pescantes que se hallaba colgado de dicho bote...»

.....
Día 30 jueves al 31 viernes, agosto 1849.

Singladura 62.

«A bordo de la fragata *Hispano-Filipina*, 30 de agosto 1849.

En este día he sido maltratado de palabra por D. Juan Aldecoa, capitán del buque. A las 6 1/2 de este día, estando yo de guardia y habiendo el capitán mandado bracear, después que él arregló el aparejo del medio, me mandó dicho capitán que se avisase la escota del ala de velacho y yo le contesté sencillamente que estaba corrida, como efectivamente yo mismo le había avisado; mas a él pareció que no lo estaba y por esto delante de toda la tripulación me mandó al c...; mas después de acabar de vocear me insultó con palabras poco decentes, mandándome por último a la m...; y no creo que ningún capitán de buque tenga derecho para insultar a un oficial, pues si alguno le faltase, de otro modo más caballeresco podía portarse, v. gr. mandándome arrestado al camarote, y si no aunque fuese a una barra de grillos, pues tengo vergüenza y sentimientos de hombre y no me gusta delante de una tripulación ser insultado por una cosa tan sencilla como la dicha. Por esto me ha quitado de hacer guardia, valiéndose de un modo poco caballeresco para quitármela y fué del modo siguiente: encargando a los demás oficiales que en lugar de llamarme a mí lo llamasen a él y a mí no me llamasen; todo esto que he dicho se puede probar con testigos y si no jurando delante de nuestro Dios».

.....
Día 19 miércoles al 20 jueves, septiembre de 1849.

Singladura 82.

«En este día se me ha mandado volver a montar guardia.»

Día 4 jueves al 5 viernes, octubre de 1849.

Singladura 97.

«Principiamos esta singladura con todo aparejo largo alas y rastreras por estribor, viento flojito al S. mar llana, cielo y horizontes con celajería blanquinosa.

Anocheció todo en los mismos términos. A las 7 h metimos las alas y rastreras y seguimos en demanda de la costa de Lombok a fin de entrar por el estrecho de Allas, mas las corrientes nos tiran mucho para el O. y no pudimos entrar por dicho estrecho, por lo que arribamos para entrar por el estrecho de Lombok.»

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

Día 5 viernes al 6 sábado, octubre de 1849. Singladura 98.

«Principiamos esta singladura con viento bonancible S. S.E., mar llana, atmósfera de celajería; a 2 h abocamos el estrecho de Lombok y nos dirigimos al fondeadero del pueblo de Ampanan, lo que verificamos a 4 h; distancia de tierra una milla y fondo de 10 brazas en arena negra y basta.»

.....
Día 25 martes al 26 miércoles, octubre de 1849. Singladura 116.

«† A 6 $\frac{1}{2}$ h murió un mozo que ejercía la plaza de grumete y a 11 h se echó al agua.»

VIAJE DE CÁDIZ A MANILA

.....
Día 26 jueves al 27 viernes, septiembre de 1850. Singladura 79.

«Aquí se eternizó el viaje;
la maldición nos entró,
¡maldito sea el pilotaje
y el diablo que lo inventó!»

Calma sin gobierno.

.....
Día 23 al 24 enero de 1853. Singladura 115.

«En calma y sin poder reconocer punto marcable».

Lat^d obs. 9°—13' Long^d 121—38.»

.....
Día 24 al 25 enero de 1853. Singladura 116.

«Todo sigue como en la anterior y estamos en la misma posición y se reconoció la Cabeza de Java, demorándonos al N. $\frac{1}{2}$ O. larga distancia y dos buques que salían del Estrecho de Ballí.»

.....
Día 29 sábado al 30 domingo enero de 1853. Singladura 120.

«Continuamos en demanda de la boca de Allas, con viento flojo del S. O. y mar llana, notando bastante corriente para dentro. A 6 h estábamos N. S. con la punta S. E. de Lombok y E. O. con la S. O. de Sumbawa. Pasamos la noche voltegeando en la boca y a 22 h dimos fondo en 12 brazas E. O. con el pueblo de Ballí, con objeto de hacer agua.»

Los días 30, 31 y 1.^o haciendo agua y víveres.

FERNANDO BARREDA

Singladura 121, 122, y 123.

«En este día murió un marinero de los de la clase de transporte y se le dió sepultura en tierra.»

* * *

EL NEGRENTO

Tiempos corremos muy duros
pero, adelante, velera;
no temas, que veinte nudos
se come la corredera.

Hiendo las aguas salobres
sin buscar puertos ni calas,
pon, si no bastan los sobreas,
en los botalones alas.

Estas playas deja solas
con sus escollos y bancos
mientras impotentes olas
van azotando los flancos.

De negros está el collado
que da gusto:
a un tiburón regalado
ha de ser que le triture
el primero que murmure
de mi carácter adusto.

Con mis hombres de proa y mi coraje
no temo tempestades ni motines
ni que vengan con brio al abordaje
contra mí, bergantines, bergantines.

No en vano bergantín fiero
te puse el nombre de *Hiena*,
antes que del astillero
saliese de Cartagena.

Muy codicioso te mira,
de tí prendado el inglés;
verás con que miedo vira
si le encaras el bauprés.

Por que los hijos de Albión,
de dorados aladares,
mientras tengas un cañón
no avasallarán los mares.»

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

Esta composición interesantísima, escrita en una de las guardas del volumen que contiene los diarios de D. José M.^a de San Juan, no la creo original de dicho piloto y supongo que fué recogida por él al oirla recitar en 1849.

III

NOTICIA DE ALGUNOS VELEROS QUE HACÍAN LA RUTA DE SANTANDER AL EXTREMO ORIENTE EN EL SIGLO XIX,

Fragata «Nuestra Señora de la Concepción» (a) *Preciosa*.

Fué construida, en su mayor parte, con maderas de America y «forrada en cobre hasta el canto superior de las cintas, reclavadas y empernadas en cobre la quilla, forro de bodega, la cubierta de entre puentes, los costados interiores de entre las dos cubiertas y el timón con sus tres machos y otras tantas hembras.»

Dicha nave tenía de porte 400 toneladas, perteneciendo en 1826 a don Juan de Ageo, y había sido antes de los señores D. José Correa y D. Juan de Lazaga, del comercio de Lima, quienes la compraron a D. José de Iriarri, el cual la adquirió a su vez de la testamentaria de su padre don Juan Bautista en 25 de noviembre de 1809 y en el puerto del Callao.

Arribó la *Preciosa* a Santander el 18 de junio de 1824, mandada desde Manila, de cuyo puerto soltó la vela el 29 de enero, por D. Fernando Media Aldea, «capitán de la marina sutil de las Islas Filipinas.» En este viaje condujo «un cargamento de azúcar, consignado al maestre sobre cargo de dicha nave D. José Joaquín Baleusategui.»

El 25 de marzo de 1826, «armada en corso y mercancía» y al mando del insigne montañés D. Ignacio Fernández de Castro¹ comenzó la travesía en demanda de las Islas Filipinas² desde nuestra bahía, retornando a ella el 15 de junio de 1827.

1 Nació en Comillas el 31 de julio de 1793 y fueron sus padres D. Simón Fernández de Castro y Doña Manuela Gutiérrez del Castro.

Establecido Fernández de Castro, primeramente en Santander y después en Cádiz, dedicóse al negocio de buques y creó en el indicado puerto andaluz una magnífica flota para hacer navegaciones a Filipinas, utilizando siempre navíos que lograron ser famosos por sus viajes, como las fragatas *Paz*, *Reina de los Angeles*, *San Fernando*, *San Ignacio de Loyola*, *Emigrante*, *Hispano-Filipina*, *Guadalupe*, *Preciosa*, *Virgen del Carmen* y *Cantabria*.

Para capitanejar sus naves daba preferencia Fernández de Castro a los marinos montañeses.

2 Iban a las órdenes de Fernández de Castro, en este viaje de la *Preciosa*, los pilotos D. Juan de Orbeta y D. José Antonio de Andraca y los agregados a igual clase D. José Molleda (comillano), D. José Alaejos, D. Gregorio Bustamante y D. Manuel Fernández de Castro (comillano), desempeñando las plazas de Cirujano y Capellán, respectivamente, don Tomás de la Lastra y Fray Manuel de Miranda.

Estaba mandado por R. O. de 6 de junio de 1818, que los navíos destinados a largas

FERNANDO BARREDA

Mandada por D. Juan de San Juan emprendió un viaje de Santander a Manila el 20 de mayo de 1828, repetido en igual mes del año siguiente

El 22 de diciembre de 1829 salió la *Preciosa* del puerto de Manila fletada para nuestra plaza, teniendo necesidad de entrar de arribada en Anger por las averías sufridas que obligaron al capitán don Juan de Orbeta a hacer una protesta de mar redactada así: «En el puerto de Anger a veinte días del mes de enero de 1830 siendo a horas de las once de la mañana parecieron ante mí el Gobernador y residente en dicho puerto, D. Juan de Orbeta, D. Manuel Cordero, D. José Molleda, Juan Bta. Víaz, Juan Alonso, Romualdo Faustino y Eustaquio Francisco, que así expresaron llamarse, y ser el primero capitán y maestre el segundo y tercero piloto y el cuarto y quinto contramaestre y carpintero y demás marineros, todos pertenecientes a la tripulación de la fragata *Nuestra Señora de la Concepción* (a) la *Preciosa*, y bajo juramento que hicieron en legal forma dijeron: Que el día veintidós de diciembre del año próximo pasado salieron del puerto de Manila con dicha fragata bien

travesías, y con numerosa dotación, llevasen a bordo un capellán y un médico, sin los cuales no podían hacerse a la mar desde los puertos españoles.

La disposición indicada acarreaba graves perjuicios a los armadores y a los consignatarios santanderinos, pues era muy difícil encontrar en nuestro puerto personas dispuestas a servir en las plazas de referencia, por cuyo motivo los navieros montañeses recurrían al Rey exponiendo la imposibilidad de cumplir lo ordenado y en solicitud de que se les eximiera de tal obligación.

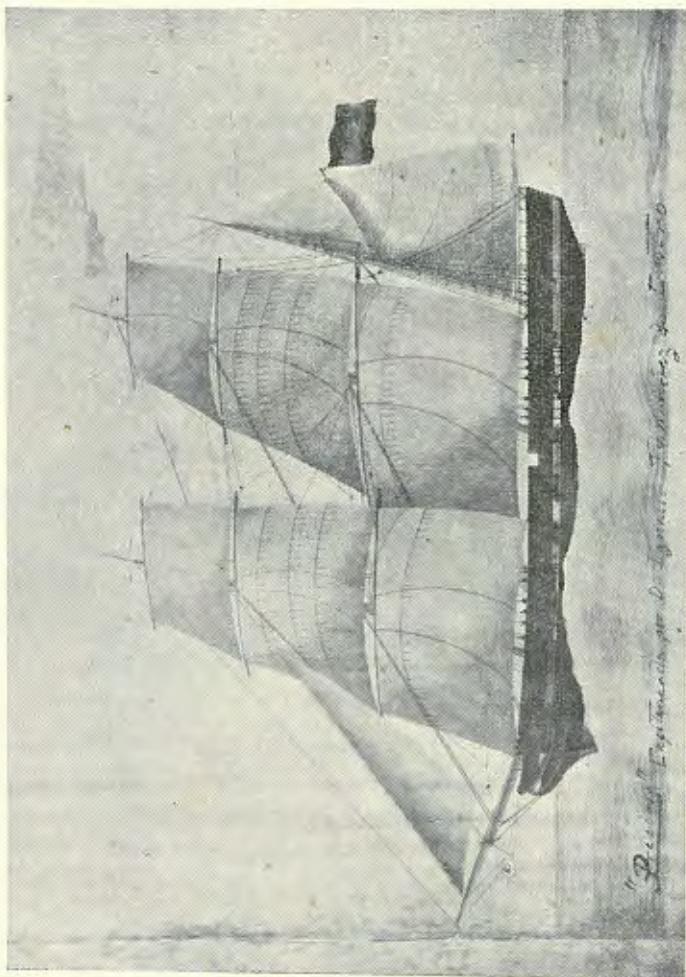
Sólo accederse, generalmente, a las pretensiones de los solicitantes y por medio de una R. O., para cada caso, se les imponía la necesidad de justificar plenamente ante la Comandancia de Marina cuanto habían alegado. Entre las certificaciones necesarias para ello se exigía una «del médico de más nombre del pueblo», justificativa de que el capitán de la nave correspondiente tenía a bordo un botiquín con todo lo necesario y que, en lo posible, iba instruido para hacer uso de los medicamentos con arreglo a las indicaciones que el médico le hubiese hecho.

Creyéndolo de interés copiamos, seguidamente, un informe autorizado con la firma de D. Juan de Villamor, cirujano de la Armada y emitido a solicitud de los consignatarios del navío *Campeador*: «He procedido a reconocer la caja de medicamentos y he excluido de ella lo inútil y repuesto lo que debe contener dicha caja, arreglado todo al número de plazas de su dotación, como también he firmado una instrucción particular para que puesto que no va dicho cirujano ni sangrador quede instruido el capitán y prevenido de las cantidades que debe administrar y modo de administrarlas; esto lo he dispuesto con la claridad suficiente de que queda penetrado el capitán —Santander y mayo 7 de 1824.»

En los trabajos de a bordo solían emplear los armadores santanderinos a marineros de Filipinas, que poseyendo excelentes cualidades de agilidad e inteligencia para toda maniobra de velas y jarcías, desmerecían, sin embargo, por la gran propensión que tenían a abandonar las naves cuando recalaban en algún puerto, diciendo por esto un capitán santanderino al escribir desde Inglaterra: «Los filipinos, que componen la mayor parte de las tripulaciones que aquí usamos quisieran en cada puerto todo lo que llevan ganado, y si se les dá cuente usted por hecho que no vuelve a verlos el pelo; navegan sin papeles y libres por todas partes. Con todas estas precauciones aun se ve uno precisado casi todos los viajes a tomar uno o dos marineros nuevos.» (Colección Barreda).

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

acondicionada y cargada de azúcar, añil, canela, pimienta y cuero al pelo con viento favorable y de destino a Santander, que al principio del día 5



Corbeta «Preciosa», capitaneada por D. Ignacio Fernández de Castro.

de enero astronómico del presente año embocaron el estrecho de D. Gaspar y a las 7 horas del día 6 llegaron a los Tres hermanos, donde dieron

FERNANDO BARREDA

fondo a fin de reponer la aguada para continuar su viaje, cuya operación quedó evacuada en la noche y a las 18 horas del mismo día dieron la vela en demanda del Gran Canal que desembocaron el día 8, con viento fresco del cuarto cuadrante y mar gruesa, por lo que se notó agua en la bomba y tomaron rizos echando abajo las vergas de juanete. El 9 continuaba lo mismo y el 10 soplaban más fresco el viento con más mar y aumento de agua en la sentina hasta diez pulgadas por hora, por cuya razón se reconoció la proa en la cual se advirtieron chorros de agua por la roda que no era posible remediar por estar debajo de las busardas y curvas bandas y tomóse la precaución de aliviar en la vela la cabeza del barco. El 11 a las 4 horas que iba refrescando el viento y levantando más la mar y aumentando más el agua en la sentina, casi a no poder largar las bombas de la mano, con parecer de los oficiales se calaron mastelerillos de juanete y nos pusimos a la capa mura estribor con el trinquete y gavia arriada, todo con el objeto de aliviar el buque en las cabezadas: Que a las 14 horas, estando declarado el temporal del Norte y corriendo el viento desde el Oestenoroeste se aferró el trinquete, que se iba desfondando, y que a las 16 horas se llevó el viento una trinquetilla y poco después otra que se envergó, y que estábamos al mediodía con latitud Sur 11° 28 y Long. de Cádiz 109° 24'. El 12 nos mantuvimos en igual disposición y sin poder largar las bombas de la mano, con el viento siempre duro y a fugadas corriendo ya el segundo cuadrante, que produjo llevarse a las 10 horas de la noche la tercera trinquetilla; y a las 14 horas, considerándonos por estima en Lat. Sur, 11° 32 y Long. Oriental de Cádiz 109° 34, empezó a soplar con una furia irresistible por el Sur, llevándonos al mismo tiempo la gavia, en cuya disposición largamos un puño de trinquete, que ya estaba preparado, con el que empezamos a correr: Que en el resto de la noche fué un huracán que siempre fué saltando al tercer cuadrante y nos despedazó la lancha, se llevó el bote de popa, una porción de enseres sobre cubierta y nos hizo faltar una porción de acolladores, y que al amanecer, habiéndose azorado el buque sin querer gobernar y ser ya muy crítica nuestra situación, con el parecer de todos, se empezó a echar carga al agua hasta que pareció el buque más diligente y aliviado y siguió hasta el mediodía soplando con igual fuerza y cambiando de dirección hacia el Oeste, y sin poder lograr achicar el buque, a pesar del ahínco y fuerza con que le picábamos. Que en el principio día 13 se fijó el huracán por el Oeste, para donde despegó furiosamente en vientos y agua, y que a las 6 de este día empezó a ceder, y fué menos; pero no pudo lograr hacer la bomba. Que el día 14, ya de buen semblante, fueron citados a la cámara los individuos que suscriben, los que fueron preguntados sobre el estado del buque, y

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

que unánimes y conformes dijeron: que de ningún modo se podía seguir viaje, antes al contrario que debíamos hacer por la tierra y por el primer puerto. Bajo cuyo supuesto, el expresado capitán y maestre D. Juan Orbeta, protestaba solemnemente una, dos, tres veces y las demás en derecho necesario, contra el mar y sus olas, tiempos, vientos contrarios, aseguradores, cargadores, fletadores y demás que haya lugar, según práctica de navegación y comercio a cuyo fin quiere y pide le valgan todas las leyes, pragmáticas y privilegios de su defensa y favor, y de como así lo protestaba y protestó, me pidió se lo diese por testimonio, para guarda de su derecho, en el supuesto de que todos los comparecientes aseguraban, como aseguraron, que cuanto han dicho y referido es la verdad bajo del juramento que han prestado, siendo todos de edad dispuesta por la ley y en fe de lo cual lo firmamos en dicho puerto.» (Col. Barreda).

El 19 de marzo de 1830, habiendo arribado la *Preciosa* por segunda vez a Anger, procedióse al alijo del cargamento, que fué almacenado en el expresado puerto, advirtiéndose la falta de 377 bayones de azúcar, arrojados al mar durante el temporal del 13 de enero y el deterioro grande de un número muy aproximado. La importancia de las averías sufridas por el buque impuso el abandono total del mismo.

Para terminar los datos referentes a la *Preciosa*—cuyo velamen hecho con lienzo de Bengala y lona de Rusia tenía una superficie equivalente a 5.549 varas—damos seguidamente la relación de las armas que utilizaba al defenderse de piratas y corsarios, publicando también una lista de objetos pertenecientes al piloto y otra de cuanto usaba el capellán de a bordo.

ARTILLERÍA Y OTRAS VARIAS ARMAS

«Ocho cañones de bronce del calibre de a 8, graduado su peso sobre 14 a 16 quintales cada uno, con sus cureñas, bragueros y palanquines; cuatro idem de hierro del calibre de 12 con sus cureñas, palanqueros y bragueros; tres obuses de id. también de a 12 y 1 más inútil con sus cureñas y más; veintisiete fusiles buenos, quince id. inutilizados; dieciseis sables; siete sables inútiles; una pistola descompuesta; siete guarda cartuchos; ocho lios de cuerda mecha; dieciseis botafuegos; seis cajones con pólvora graduado su peso en 150 libras; ocho chifles con sus agujas; trescientas treinta y dos balas rasas para cañones; cincuenta palanquetas; seiscientas balas de metralla.

Suman las piezas de artillería y más relacionado 60.688 rls. vⁿ.»

PERTENECIENTE AL PILOTO

«Dos sondaleras; dos correderas; cinco compases de marcar; diez minuteros; dos ampolletas descompuestas; cuatro escandallos de mayor a

FERNANDO BARREDA

menor; una pasteca; una lantía; una bandera española, un gallardete; siete grimpolones; dos bocinas; un compás de la cámara; un globo para dicha cámara.

Graduado su valor en 1.663 rls. vn.»

UNA CAJA DE CAPILLA CON

«Tres casullas con sus estolas y manipulos, dos albas de tela, tres amitos, dos cíngulos, un cáliz de plata con su patena y cuchara, dos viñajeras idem, una caja para el Santo Óleo de idem, un tarrito para idem idem, un hostiario, una campanilla de metal, un caldero para agua bendita con su hisopo, cinco paños de altar, tres altares, un misal, un crucifijo, una imagen de la Pura Limpia, una ara de piedra.

Todas las piezas se valúan en 2603 reales.»

Fragata «Victoria.»

Entró en el puerto de Santander el 10 de julio de 1826, cargada con azúcar, añaíl, etc., habiendo salido de Manila el 19 de enero, para cuyo puerto hizose a la mar otra vez el 3 de abril de 1827 desde nuestra bahía, yendo de primer piloto en la nave D. Juan de San Juan, inteligente marinero montañés, a quien secundaban D. Ignacio Cagigas y D. Ramón Cordero, cuidando de la salud corporal de cuantos iban a bordo el médico D. Manuel Fernández Camino y de las necesidades espirituales Fray Gelasio Compañí.

Pertenecía la fragata en 1827 a D. Félix Ruiz y a D.^a Felipa Vélez de Escalante, vecinos y del comercio de Manila, oriundos de la Montaña.

Fragata «Sabina.»

El 5 de junio de 1827, y al mando de su «capitán, maestre y propietario» D. Juan de Ageo, disponíase a partir para Manila desde nuestro puerto.

Fragata «Paz.»

La capitaneaba su dueño el montañés D. Ignacio Fernández de Castro y llegó a Santander procedente de Manila y Cantón, el 29 de abril de 1833 «con cuatro meses y doce días de navegación; tripulada por 36 hombres y trayendo 75 pasajeros y un cargamento de 1.600 bultos de azúcar, 50 quintales de carey, 2.000 cueros y 450 pacas de algodón, con otra porción de menudencias.» (Copiador de cartas del armador santanderino D. Francisco de la Vega, año 1833, folio 93. Colección Barreda.)

Fragata «Buen Suceso.»

Estaba en el puerto de Santander y procedente de Manila el 9 de junio de 1835, siendo su capitán el montañés D. Manuel M.^a Ciriaco de Iñigo.

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

Corbeta «Concepción» (a) Cantabria.

Matriculada en Santander el 9 de abril de 1836 tenía 152 toneladas de porte, «perteneciendo al primer piloto particular de la Carrera de Indias, D. Ignacio Fernández de Castro», establecido entonces en nuestra plaza.

Mandada por D. Francisco Porven, vecino de Santander, quedó dispuesta para salir de nuestro puerto en demanda de Manila el 15 de abril de 1836.

Fragata «Aurora».

El 5 de julio de 1838, y al mando de D. Fernando Alujas, arribó a Santander, procedente de Manila, para dejar un cargamento de «400 qq. s de azúcar, 700 de canela, 137 fardos de algodón, 33 qq. s de añil, 103 curos de buey, 130 qq. s de búfalo, 221 de palo de Campeche, 4 id. de carey, 3 id. de clavo, 102 cajones de tabacos y 12 cajones con 6 qq. s de lo mismo.»

Barca «Perú.»

Viniendo de Manila fondeó en la bahía santanderina el 8 de agosto de 1838.

En los primeros días del mes de enero de 1839 preparábase para emprender viaje desde Santander a Manila, capitaneándola D. Agustín Jiménez.

Fragata «Avispa» (a) San Fernando.

El armador montañés D. Ignacio Fernández de Castro era el dueño de esta fragata, que desplazaba 400 toneladas.

Desde Santander, y en 1.^º de mayo de 1845, comenzó las singladuras para ir a Manila, terminando el viaje el día 30 de agosto.

La tripulación de la *Avispa* estaba constituida en su mayoría por marineros montañeses, formando parte de ella los siguientes individuos:

| | |
|-----------------------------------|--|
| «Capitán y primer piloto: | D. Manuel M. ^a Ciriaco Iñigo. |
| Segundo piloto | » Pedro Bartolomé Balbás. |
| » | » José Federico Pérez. |
| Tercer piloto | » Juan Francisco de San Juan. |
| Físico. | » José Salinas. |
| Contramaestre. | » Dionisio de los Reyes. |
| Carpintero. | » Miguel de la Cruz. |
| Mayordomo y panadero. | » Francisco Donato. |
| Cocinero. | » Manuel Baliguan. |
| Segundo cocinero. | » Juan. |
| 8 Marineros, 6 Mozos y 3 Pajes. » | |

Publicamos a continuación la «Nota de los pasajeros embarcados en Santander para Manila.»

FERNANDO BARREDA

EMPLEADOS:

D. José Entrala, Alcalde Mayor de Tondo y Auditor de Guerra.
» Valentín Yócer, Gobernador » Garaga.
» León Tobar » Tallabas.
» Hipólito Fortaciu » Antíque.
» José Olagerer, empleado en Hacienda.
» Francisco Comyn, Alférez de Luzón.
» Domingo Elesalde, para el comercio.

PADRES AGUSTINOS:

Padre Presidente de misa, Fray Manuel Díaz.

» » Agustín Oña.
» » Mateo Rodríguez.
» » Juan Aragonés.
» » Pedro Torices.
» » Francisco Cuadrado.
» » Pedro Medina.

De Evangelio » Santiago Arango.

» » Simón García.
» » Felipe Bravo.
» » Nicolás Calvo.
» » Lorenzo Rodriguez.
» » Florencio Martín.
» » Manuel Jiménez
» » Ramón Carvajales.
» » Tomás Gresa.
» » Pedro Millán.
» » Gaspar Cano.
» » José Torres.»

Corbeta «María Clotilde.»

El armador santanderino D. G. Roíz de la Parra ordenó que fuera construída en Bremen, matriculándola después el 7 de septiembre de 1848 en la Comandancia de marina de nuestro puerto, donde figuraba con 461 toneladas.

Salió de Liverpool para Manila el 2 de junio de 1855 y al mando del experto capitán D. Manuel A. Saráchaga, hizo varias veces esta travesía.

Procedente de Manila llegó a Santander el 15 de abril de 1857, trayendo a bordo «6.409 bultos de azúcar, 100 cajas de canela, 3 de sederías y 1.592 bultos de tabaco para la Hacienda.»

Desde Manila zarpó para Macao el 19 de diciembre de 1860.

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

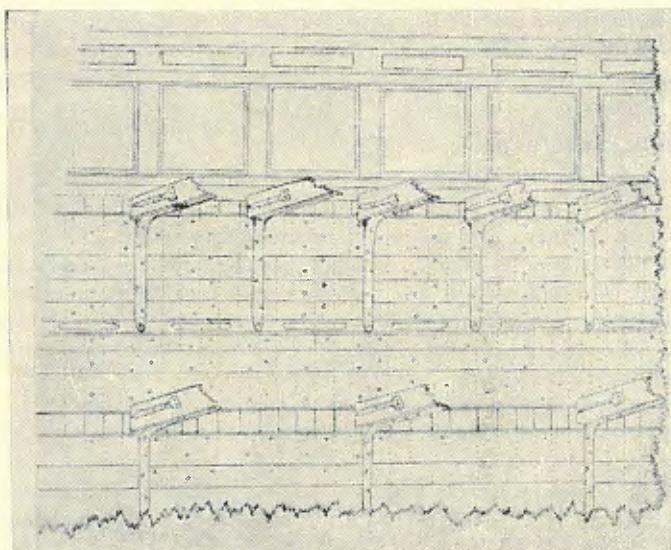
Corbeta «Preciosa.»¹

De 250 toneladas de porte hallábase en nuestra bahía el mes de octubre de 1852.

Al mando del capitán montañés D. Nicolás Molleda² hizo diversos viajes a Filipinas y a China, desde España y desde el extranjero.

Fragata «Primera de Santander.»

Fué construída por los hermanos Gassis en nuestra ciudad el año 1851, utilizando un astillero que ocupaba entonces el sitio donde hoy álzase el edificio del Banco Hispano-American, y pertenecía a los seño-



Detalle de la construcción de la corbeta «Y. F. V.»
(Colección Barreda).

res Abascal y hermanos, comerciantes santanderinos que pagaron por ello 1.400.000 reales, matriculándola el 23 de octubre del año antes citado.

Tenía la *Primera de Santander* 140 pies de quilla; 150 de eslora; 25

¹ De igual nombre había otra corbeta de 429 toneladas que capitaneada por D. Antonio de Plasencia (1852) era propiedad de armadores montañeses.

² Había nacido en Comillas el 6 de diciembre de 1811 y falleció en Manila el 16 de diciembre de 1857.

FERNANDO BARREDA

de puntal y 35 de manga, resultando de 650 toneladas, e inició su primer viaje saliendo de Santander para el Callao, al mando del capitán D. Mariano de Gorordo, el 23 de diciembre de 1851.

Realizó esta fragata largas travesías, yendo a Guayaquil para traer cacaos destinados a comerciantes de nuestra plaza.

El 27 de diciembre de 1855, viniendo de Manila a Cádiz, hallábase en Table Bay.

De Liverpool emprendió viaje con rumbo hacia Manila el 11 de diciembre de 1859, y llevando por capitán a D. J. Manso, arribó en 27 de junio de 1860.

Después de haber corrido un horrible temporal en los mares de China, durante la noche del 13 de septiembre de 1860, descubrió una vía de agua en el casco, viéndose obligado el capitán a hacer una difícil maniobra en Zamboanga para fondear la fragata, que perdióse después totalmente dando sobre la costa.

Fragata «Soberana».

A principios de diciembre de 1852 la botó al agua el maestro constructor D. Adrián Gassis en el Astillero de Guarnizo, recibiendo por su trabajo 300.000 reales vellón del armador santanderino D. José Ceballos Bustamante (el Manco), incluyéndose en la indicada cantidad «el velamen, anclas, botes y demás pertenecidos necesarios para poder emprender el viaje, haciéndose a la mar provista de todo lo necesario.»

La *Soberana*, cuyo porte era de 471 toneladas, tuvo por primer capitán al montañés D. José Gómez Quintana.

Procedente de Singapore entró en Manila el 2 de enero de 1853.

El 19 de junio de 1856 recalaba en Anger, saliendo después para Singapores.

De Liverpool emprendió viaje con destino a Manila el 17 de agosto de 1857, y el 6 de noviembre de este año anclaba en el último puerto citado y al venir de Amoy.

Desde Manila salió con rumbo a Santander el 13 de diciembre de 1857, llegando a nuestro puerto el 5 de mayo de 1858 para descargar «una caja de sedería consignada a D. F. Pasaman; id. a D. A. de la Pedraja; un bulto de marfil y otros efectos a D. S. Quintana; 1.200 bayones de azúcar, 1.582 tercios de tabaco y un fardo de algodón para D. G. Roiz de la Parra.»

El 6 de noviembre de 1858 llegó a Manila, viniendo de Amoy.

Para Sanghaí quedó despachada desde Manila, el 5 de octubre de 1862.

Fragata «Angelita».

El maestro mayor de construcción del puerto de Santander, D. Miguel

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

de Aberasturi, hizo en la ensenada Nordeste del Castillo de San Martín dicha fragata para el comerciante montañés D. Pedro de la Puente, Conde de Casa Puente, terminándola en 19 de octubre de 1855 y recibiendo por ella la suma de 53.000 duros.

Las características de la nave eran: 120 pies de eslora; 31 $\frac{3}{4}$ de manga de construcción; 29 $\frac{1}{2}$ de manga de arqueo y 19 de puntal, «en cuyas dimensiones resultó tener 445 toneladas con 66 partes de otra.» El buque poseía grandes amuras, que aumentaban el 8 % de arqueo, dando como total 481 toneladas con 30 cts. de otra.

De Liverpool a Manila salió el 14 de mayo de 1856, repitiendo diversas veces esta ruta.

El 15 de abril de 1857 trajo a Santander, desde Manila y con un viaje de 130 días, «2025 tercios de tabaco para la Hacienda; una caja de plata a D. A. de Pedraja y otra id. a D. Pedro de la Puente.»

Destinada a Ningpó salió de Manila el 6 de abril de 1858, retornando el 17 de agosto.

Arribó a Manila, desde Santander, el 16 de febrero de 1859 y volvió a nuestro puerto el 3 de julio, descargando aquí «1952 tercios de tabaco para la Hacienda y tres cajas de tejidos a la consignación de los señores Quintana y Gutiérrez.»

El 21 de enero de 1861 naufragó la *Angelita*, mediando estas circunstancias: «La fragata llegó felizmente desde La Habana hasta las bocas del Elba. En la que sirve de entrada al río para subir a Hamburgo, sostiene el comercio de dicha ciudad una chata que sirve de guia, y que en la ocasión presente había sido retirada sin duda por causa de los hielos.

El capitán Arriaga anduvo cuatro días por las inmediaciones esperando un práctico que como de costumbre debía salir para tomar el barco y entrarle en Cuxhaven; pero el práctico no salió, ora fuese que la cerrazón impidiese ver la fragata, ora que los hielos imposibilitasen la salida.

En tal situación, arreciando el tiempo, la fragata se vió empeñada entre bancos y a las 2 de la madrugada del 21 de enero varó sin poderlo remediar. Desde luego los movimientos del buque en popa y en proa jugaban en dos sentidos, por lo cual se puede presumir que se quebrantó la quilla por mitad en el acto del varamiento.

A las 7 de la mañana ya estaba la bodega llena de agua y toda la tripulación se embarcó a las 9 en la lancha y los botes, haciendo tentativas de tomar algún punto de refugio, cuya esperanza era muy remota a causa de los hielos, y era más segura la probabilidad de perecer.

Pero a las 2 $\frac{1}{2}$ de la tarde divisaron un barco, y hecha la señal de auxilio desplegó bandera española. Era el *Luisito*, de Bilbao, que salía

FERNANDO BARREDA

con práctico de la Ría de Bremen y también estaba maltratado y haciendo agua. En él se refugiaron y estuvieron hasta que por fin salió un vapor y los remolcó hasta un parage que por medio de una estacada sirve de resguardo en tales lances.

El 25 ya pudieron llegar hasta Cuxhaven, desde donde salieron dos vapores en busca de la *Angelita*, uno de los cuales volvió destrozado y el otro pudo llegar a sacar algunas cajas de azúcar completamente averiadas y algunos cables y velas.»¹

Fragata «Julián de Unzueta.»

Entró en el puerto de Santander el 21 de junio de 1856 procedente de Manila, descargando «2452 bayones de azúcar; un fardo de medriñaques a D. Pedro de la Puente; 2016 de tabaco en rama para la Hacienda; 4 bultos de tabaco y otros efectos al capitán; 4 id. id. a D.^a María Paz de Baños; 3 fardos de medriñaques a D. A. de la Pedraja; uno id. de abanicos a D. J. M. González, y 2 bultos de id. a D. J. M. Goicochea.»

Bergantín «Salve, Virgen María.»

Desde Manila salió para Santander el 9 de noviembre de 1859, siendo su capitán Urrutia y armadores los Sres. Torriente hermanos, del comercio santanderino.

Fragata «Antonia Terry.»

Para Sanghái y Tchusan zarpó de Castro-Urdiales el 23 de junio de 1860, al mando de D. Joaquín de Luces, quien aseguró en el *Lloyd Cántabro*, de Santander, «las cuatro quintas partes del casco por la suma de 500.000 reales, pagando de prima 18.754.»

Corbeta «Paz.»

El 14 de octubre de 1860 comenzó viaje desde Manila para arribar a nuestro puerto el 2 de marzo de 1861, y mandada por D. Ignacio Sagasti trajo «1.583 tercios de tabaco; 22 cajas de té consignadas a D. A. de la Pedraja, y otros efectos.»

Corbeta «Sales.»

Procedía de Cebú cuando fondeó en aguas santanderinas el 19 de julio de 1866, fletada con 3.855 tercios de tabaco y al mando del capitán D. S. Mendezona.

¹ Correspondencia mercantil del Marqués de Viluma, carta de 6 de febrero de 1861. M. S. Biblioteca Menéndez Pelayo.

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

Corbeta «Magallanes.»

Llegó a nuestra bahía el 14 de septiembre de 1866, habiendo salido capitaneada de Manila por D. J. C. Lecertua en 8 de abril y para traer 2.221 tercios de tabaco.

OTROS NAVÍOS DE ARMADORES SANTANDERINOS Y QUE FUERON TAMBIÉN AL EXTREMO ORIENTE.

Corbeta «Perfecta.»

Pertenecía a los Sres. Odriozola y sobrino, mandándola el capitán D. J. R. Treviño largo tiempo.

Del puerto de Hamburgo salió el 1.^o de diciembre d 1852, con rumbo a Manila.

El 2 de enero de 1853 ancló en Manila, viniendo de Singapore. De Manila a Cádiz comenzó viaje el 19 de abril de 1853.

Fondeó en Singapore el 23 de noviembre de 1853, partiendo de allí para Manila el 1.^o de diciembre.

Desde Liverpool emprendió la travesía para ir a Manila el 2 de septiembre de 1856.

Procedente de Amoy arribó a Manila en 21 de octubre de 1857, saliendo después para el primero de los citados puertos el 14 de diciembre.

Fragata «Corina.»

Había estado matriculada en Manila, y fué propiedad de D. Felipe Díaz, quien la inscribió en la lista de embarcaciones de nuestro puerto el 30 de junio de 1857.

Corbeta «Nueva Engracia.»

Los Sres. Hijos de D. F. Díaz eran sus armadores, y navegando piloteada por D. M. Cucullo salió de Liverpool para Manila el 14 de noviembre de 1860 y del puerto de Londres, con igual rumbo, el 4 de junio de 1862.

Brick-barca «Tetuan.»

En abril de 1860 acabose su construcción en los astilleros de Sunderland para los Sres. Abarca y Plasencia, teniendo 414 toneladas de porte y matriculándola los armadores el 11 de mayo del expresado año, en Santander. Al mando de uno de sus dueños, el ilustre marino D. Antonio de Plasencia, hizo por todos los mares grandes viajes, llegando a Manila, procedente de Hongkong, el día 6 de diciembre de 1861.

Don Miguel Ortiz, establecido en Manila, adquirió en noviembre de

FERNANDO BARREDA

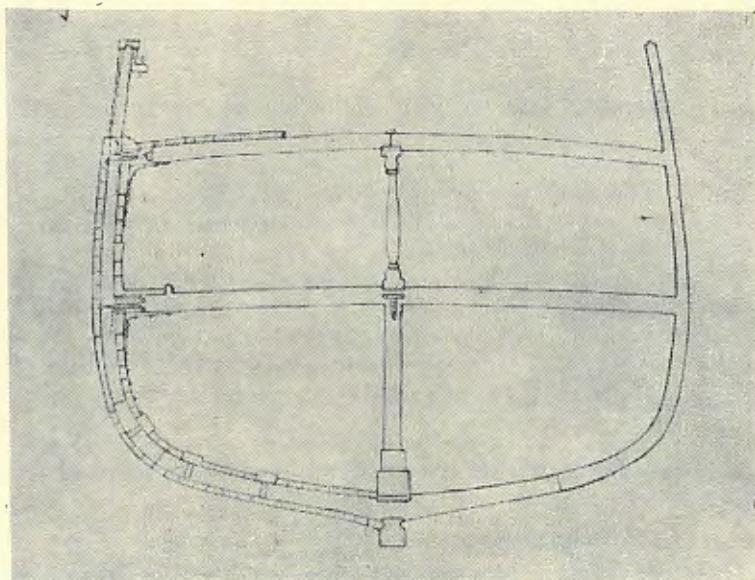
1862 la propiedad de esta barca, que salió para Filipinas, desde Santander, el dia 22 del citado mes y año mandada por D. Celedonio de Ansolaga.

Corbeta «Ninfa de Santander.»

De Liverpool salió para Manila el 27 de mayo de 1853.

Soltó la vela en Manila el 9 de mayo de 1854 para emprender viaje a Cádiz.

Don Valeriano Florez Estrada mandaba dicha corbeta, la cual tenía



Sección maestra de la corbeta «Y. F. V.»

(Colección Barreda).

290 toneladas de porte, y era del armador santanderino D. José M.^a López Dóriga.

Corbeta «Y. F. V.»

El maestro constructor D. José Bosch, de San Felit de Guixois, la hizo en 1866 para D. B. Ferrer de la Vega, armador santanderino, y tenía 120 pies de quilla limpia de alefriz a alefriz, 18 de puntal y 31 de manga, a cuyas medidas correspondían 427, 94 toneladas.

PILOTOS MONTAÑESES DEL SIGLO XIX

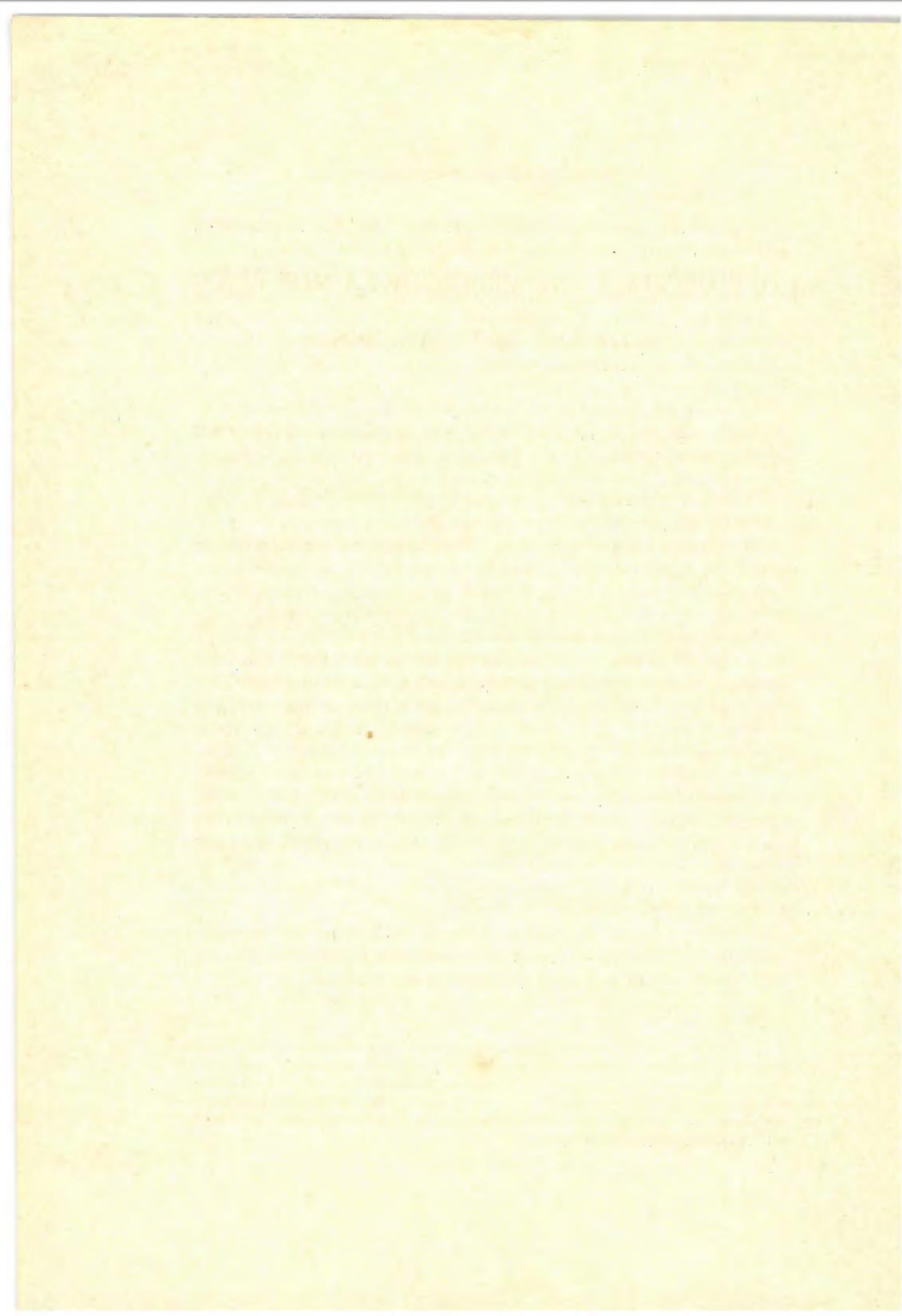
Emprendió su primer viaje saliendo de Barcelona el 21 de noviembre de 1866 con rumbo a La Habana, llegando el 14 de enero de 1867.

Desde Burdeos, yendo de capitán el montañés D. Fidel de Ibáñez¹ que era gran conocedor de los mares del Extremo Oriente, comenzó viaje el 16 de junio de 1870 para arribar felizmente en 17 de noviembre a Saigón, desde cuyo puerto partió para Hong-kong. Durante esta travesía perdióse el buque totalmente en 19 de diciembre y a «las 10'40 L.^d y 121°52 L. del meridiano de San Fernando.»

Por la relación sacada de una carta que escribió Ibáñez estando en Singapore, después de ocurrido el siniestro, conocemos los siguientes detalles del desgraciado suceso: «Acaeció el naufragio el 19 de diciembre, a la madrugada, dando el buque sobre un escollo que ningún plano ni derrotero menciona, haciendo la desgracia que se perdiese la lancha preparada precipitadamente y con cuanto en ella habiérase puesto, quedando un pequeño bote a que se agarraron, formando también una balsa en que se pusieron algunos víveres y parte de los tripulantes, pues necesitaban el referido bote para remolque. Duró esto hasta el día 21 en que fueron recogidos por una barca inglesa, de nombre *Clarendon*, siguiendo con ella hasta el 24 que a las 7 de la noche se encontraron varados sobre un bajo que no rompía y del cual salieron con la fuerza de un chubasco cuando ya estaban preparadas las embarcaciones para abandonar, por tener la bodega 8 pies de agua, siguiendo dando a las bombas y arrojando carga al mar los 26 hombres que reunieron las dos tripulaciones, animadas de conseguir donde embarcar. Tuvieron que desistir y prontamente embarcarse en las embarcaciones menores que eran dos: una lancha y un bote salvavidas, ambos muy buenos, pues otro que tenían por la popa se perdió con dos tripulantes de la *Y. F. V.*, uno francés y otro español, siguiendo con nuevos sufrimientos hasta la noche del 31 en que desapareció el bote en que iban 7 hombres, dos de la *Y. F. V.*, y cinco de la *Clarendon*, sin que se sepa si naufragaron o qué fué de ellos, por haber acaecido la separación con chubascos.

Por fin, el 18 de enero, ya cerca de tierra, los recogió un vaporcito costero llevándolos a la población de Sarasoak, en Borneo, embarcando días después para Singapore.»—(Colección Barreda).

1 Nacido en el Astillero de Guarnizo.



LOPE DE VEGA Y SU VISIÓN DE LA MONTAÑA Y DE LOS MONTAÑESES

Nada más justo que nosotros, en la conmemoración del tricentenario de Lope, recordemos, sino su origen montañés—de todos conocido—los lazos sentimentales que unen al Fénix con la Montaña.

No hay que esperar de Lope una aproximación amorosa al terruño montañés.

Si en sus comedias o poesías engarza algún recuerdo o alusión a la tierra en que se forjaron los eslabones de su linaje, es casi siempre de un modo incidental, pues las referencias del dramaturgo a la Montaña son, más que exteriorizaciones de cariño a nuestro país, tributos que el poeta rinde a su propia vanidad y a los tópicos literarios de su tiempo.

Estar enraizado en los solares montañeses era motivo de orgullo para los españoles, ya que el abolengo montañés garantizaba pureza de sangre sin contaminación mora o judía.¹

Es «la gran Montaña»—escribe Lope

«defensa de la sangre de Castilla
donde los pocos godos que quedaron...
sagrado ilustre en su aspereza hallaron.»

(*Epístola a Fray Plácido Tesantos, Obispo de Oviedo. Riv. XXX, pág. 404*).

¹ Por lo que la hidalgua significaba envidiábase la cuna montañesa hasta el punto de ser muy frecuente atribuirse abolengo montañés: «Cuando preguntamos a un vecino del Patio de Córdoba, del Zocodover de Toledo, del Corrillo de Valladolid o del Azoquejo de Segovia, que de dónde es natural, luego dice que es verdad haber nacido en aquella tierra, mas sus abuelos vinieron de la Montaña.» (Guevara: Epístola 34 de la 1.^a parte, Riv. XXXIII, pág. 124).

FRANCISCO OBREGÓN BARREDA

Por esto nos enseña que

«para noble nacimiento
hay en España tres partes:
Vizcaya, Galicia, Asturias
o ya Montañas se llamen».

(*El premio del buen hablar*. Riv., Ac. I, Esc. II).

En el terruño montañés se guardaban las «reliquias de la sangre goda». Y Lope—sin duda por lo que podíale tocar de tales reliquias—reiteradamente nos recuerda su origen y, no obstante la humildad de su familia, destaca orgulloso su abolengo como las casonas solariegas el escudo que pretenciosamente se alzaba en su portalada.

Y después de todo ¿qué más natural que esta presunción?

«Yo soy M... hidalgo
de los buenos que descienden
de la Montaña a Castilla
que supuesto que se debe
el buen nacimiento al cielo
yo pienso que quien lo tiene
tambien se puede alabar
si obrando bien lo merece.»

(*Porfiar hasta morir*. Riv. Ac. II, Esc. II).

En una época en que la hidalgomanía llegó a ser achaque de todos los españoles y la limpieza condición hasta para ingresar en los gremios de maleantes,¹ nada de extraño tienen las preocupaciones nobiliarias del poeta.

Todo aquel que tenía su cuna en las montañas canta-bro-astúricas — escribe Voxler — se atribuía nobleza, y el mismo Lope hubo de concebir la esperanza de llegar a ella por este medio geográfico». ²

Esta hidalgomanía arraigó en los montañeses hasta el extremo de convertirles en personajes adecuados para las caricaturas de las comedias de pejurón.

1 «En Sevilla dicen que hay cofradía de ladrones... (y) cuando se ven en aprieto son muy recatados en recibir que sean esforzados y ligeros, cristianos viejos» (Luis Zapata: *Miscelánea en Mem. Hist. Esp.*, pág. 49).

2 Karl Voxler: *Lope de Vega y su tiempo*, pág. 91 de la trad. Española.—Madrid, 1935.

LOPE DE VEGA Y SU VISIÓN DE LA MONTAÑA

El apego del montañés a su terruño, su vanidad y sus preocupaciones genealógicas, son motivo de sátira en casi todos los escritores setecentistas.

Lope, poco inclinado a la caricatura de sus personajes, conténtase con señalar el aspecto cómico de estas preocupaciones linajudas, pero sin acudir a pinceladas caricaturísticas como Calderón o Mendoza.

En una de las más lindas comedias de su repertorio—*La niña de plata*—nos hace ver lo ridículo de las pretensiones genealógicas de los hidalgos montañeses, verdaderas «encrucijadas de apellidos». ¹

—«Corre peligro mi honor
que soy muy gentil hidalgo.
—A todo digo que salgo.
—Pues vuestra alteza, señor,
cree que soy Cueva, Arjona,
Méndez, López, Juárez, Fáñez
Benavides, Santibáñez,
Córdoba, Enríquez, Cardona,
Sánchez, Vázquez y Loyola.
Cuesta en mi tierra, señor,
un dedo el papel mayor.
—¿Cómo?

—Por mi forma sola.
—Creo que sois bien nacido,
en la persona se os ve...
¡Mal pecadol En la Montaña
tuvo mi abuelo un casar
que le pudiera envidiar
para granja el Rey de España.»

(Ac. I. Gran ed. Acad. IX, pág. 327).

No obstante, como montañés participaba Lope de las vanidades genealógicas de sus paisanos. Siempre que se le

¹ También Quevedo se burló de esta manía genealógica de los hidalgos montañeses por boca de uno que al ser preguntado como se llamaba, contesta que con «todos los nombres de su padre: Don Toribio Rodríguez Vallejo Gómez de Ampuero y Jordán». Y comenta el satírico: «No se vió jamás nombre tan campanudo, porque acababa en *dan* y empezaba en *don*, como son de badajo». (*El buscón*. Cap. V, I parte, ed. Astrana Marín).

FRANCISCO OBREGÓN BARREDA

brinda ocasión nos trae a cuenta su solar en la Montaña:

«Lope me llamo y ¡pardiez!
Que me ha dado la Montaña
sangre que puede servir
a más de dos si la salas.»

(*Amistad y obligación*. Nueva ed. Acad. III, pág. 354).

«Nací hombre de bien—escribe al duque de Sessa—de un pedazo de peña en la Montaña».

Y montañés proclámase por boca del simpático Burguillos:

«Yo pues amor me manda que presuma
de la humilde prisión de tus cabellos
poeta montañés, con mucha pluma
Juana, celebraré tus ojos bellos...»

(*Rimas del Lic. Tomé Burguillos*. Soneto 31).

Lope alude a la Montaña más como cuna de nobles linajes que como entidad de la geografía española. De aquí que no abunden en su producción gigantesca nombres geográficos montañeses.

A Carriedo, Vega y Selaya—nombres sin duda aprendidos de labios de sus padres desde la más tierna niñez—son las más cariñosas alusiones.

«Honrado montañés soy,
nací en el solar de vega,»

(*El bastardo mudarra*. I Aren. ed. Acad. VII 484).

proclama uno de sus personajes.

Y hablándonos el poeta de sus «principios», escribe:

«Tuvo su silla en la bordada alfombra
de Castilla el valor de la Montaña,
que el *Valle de Carriedo* España nombra:
«Allí otro tiempo se cifraba España,
allí tuve principio; mas qué importa
nacer laurel y ser humilde caña.
Falta dinero allí, la tierra es corta;
assi a los pobres la nobleza exhorta».

(Ob. sueltas, ed. Sancha I, pág. 470).

LOPE DE VEGA Y SU VISIÓN DE LA MONTAÑA

En *El Laurel de Apolo* nos dice que

«le dieron las montañas otra *Vega*.»

(*Silva VIII*).

Y en la *Égloga amarilis*, al hablar de los rebaños montañeses que emigran a Extremadura, recuerda el valle paterno

—«Entre martas, romeros y bentiscos
en paz ocupa sombras el ganado
sin que en las zarzas rígidas del prado
deje reliquias de vellón, huyendo
voraces lobos que le iban siguiendo
del *Valle de Carriego* a Extremadura

(Ed. Riv. XXXVIII, pág. 320).—

que califica de

«Montaña limpia y leal»

en su comedia, *Virtud, prudencia y mujer*.

En la misma comedia uno de los personajes bríndale a otro el retiro de Selaya:

«Vente conmigo a *Selaya*
pasaráslo menos mal,
que en aquel pobre rincón
aunque agradable aspereza
nos sustenta la nobleza
como acá la ostentación.»

(Riv. Ac. II, Esc. I.)

Algún otro nombre montañés hay recogido en la obra Fénix.

En *La primera información* alude a los montes de Pas:

«... jamás
se vió tan notable mayo
desde el nevado Moncayo
hasta los *montes de Pas*.»

(Ac. I. Gran ed. Acad. IX, pág. 103).

En *El casamiento en la muerte* a Laredo como punta destacado de la geografía montañesa:

FRANCISCO OBREGÓN BARREDA

«... Y comienzas las montañas
y desde Oviedo se pasa
a *Colibre* y a *Laredo*.»

(Ac. I. Gran ed. Acad. VII, pág. 269).

En las *Rimas de Burguillos* a sus famosos escabeches:

«Y díxome vu Bedel: Burguillos quedo,
que no soy digno de Laurel Triunfante.

«Porque? le dixe. Y respondió sin miedo:
porque los lleva todos un tratante
para hacer escabeches en *Laredo*.»

(Ed. 1634. Soneto V.)

En *El Testimonio vengado*—Riv. Ac. III, Esc. VIII—en
La corona merecida—Ac. II, Gran ed. Acad. pág. 585—y
en *El primer Rey de Castilla*—Ac. II, Gran ed. Acad. VII
56—Espinosa:

«Estos son los monteros de *Espinosa*,
patria de aquel hidalgo, en la Montaña.»

¿Cómo veía Lope a los montañeses?

No hemos de esperar que Lope nos brinde datos de interés para el estudio de la psicología montañesa. En lo tocante a la caracterización de las regiones españolas, los ingenios de las centurias XVI y XVII se limitan a recoger los tópicos lanzados a la circulación literaria.

Por las razones que antes indicamos resulta forzosa la alusión a la hidalgüía montañesa.

La Montaña conservó la sangre goda pura como la nieve de sus cumbres.

En *El Laurel de Apolo*, al elogiar a su amigo y semi-paisano don Antonio Hurtado de Mendoza, acuérdase Lope de la Montaña—«primera patria mía.»

«... en quien guardada
la fe, la sangre y lealtad estuvo
que limpia y no manchada
más pura que la nieve la mantuvo.»

(Silva III.)

LOPE DE VEGA Y SU VISIÓN DE LA MONTAÑA

Es dogma indiscutible del código social del Fénix de los Ingenios la nobleza de los linajes montañeses.

En dos ocasiones alude en *La Dorotea*, como cosa de todos sabida, a la hidalga condición de nuestros antepasados:

«La hermosura ¿es pilar de iglesia o solar de la Montaña que resiste al tiempo para cuyas injurias ninguna cosa mortal tiene defensa.»

(Act. I, Esc. I.)

Y más adelante, en la exclamación que el dramaturgo pone en boca de la vieja Gerarda, se contiene idéntica alusión:

«Pícaro, con torreznos me unto, que soy de las montañas de Burgos.»¹

(Act. V, Esc. II.)

A juzgar por lo que Lope nos da a entender en el siguiente diálogo, la hidalgomanía se albergaba en el corazón de todos los montañeses, aún de los más humildes.

En *Los Porcelos de Murcia* nos dice Lope que

«... es el tocino
tan hidalgo como el rey»

(Act. III. Gran ed. Acad. XI, pág. 573.)

Y en *El Primer Rey de Castilla* hace decir a un personaje que lo que ha procurado «con mayor estimación» son unos tocinos:

«pues de mí, en tal interés
sabrá el rey, como confío
no ser moro ni judío,
sino *hidalgo montañés*.»

(Act. III, gran ed. Acad. VIII.)

Sus personajes tienen la palabra:

—«¡Qué plaza
la de Madrid!
—Calla loco.

¹ El tocino por ser cosa que se prohíbe a moros y judíos es el más «hidalgo» de los manjares.

FRANCISCO OBREGÓN BARREDA

—¿Por qué viene a ser honrada
una ciudad?

—Por la gente
ilustre que la acompaña.

—Ninguna iguala a Madrid,
pues salen cada mañana
a su plaza mil hidalgos.

—Pues ¿a quién hidalgos llamas?
—A dos mil esportilleros
hidalgos de la Montaña
que pueden dar sangre y vino
a cien ciudades de España.»

(*Amar sin saber a quien.* Rw. Ac. II. Esc. I.)

Junto a los dos mil esportilleros montañeses había en el
Madrid del poeta otros tantos aguadores, nacidos en esta
«cuna de la hidalgía de España.»

Y como es justo, también Lope tiene un recuerdo para
tan hidalgos personajes, incluído en una alusión a las su-
persticiones sanjuaneras:

—«Y la noche de San Juan vi grandes cosas en un ori-
nal de vidrio, y a fe que quien pasó a tales horas no venía
a burlar. Toribio dijo: Montañés será tu marido.

—«¿Cosa que sea de estos que venden agua?

—«Pues ¿qué querías? ¿que tuviese solar, pendón y cal-
dera?»

(*La Dorotea.* Ac. II, Esc. VI.)

FRANCISCO OBREGÓN BARREDA.