

GOBIERNO DE CANTABRIA
CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE
INSTITUTO DE ESTUDIOS CÁNTABROS

ALTAMIRA

REVISTA DEL CENTRO
DE ESTUDIOS MONTAÑESES



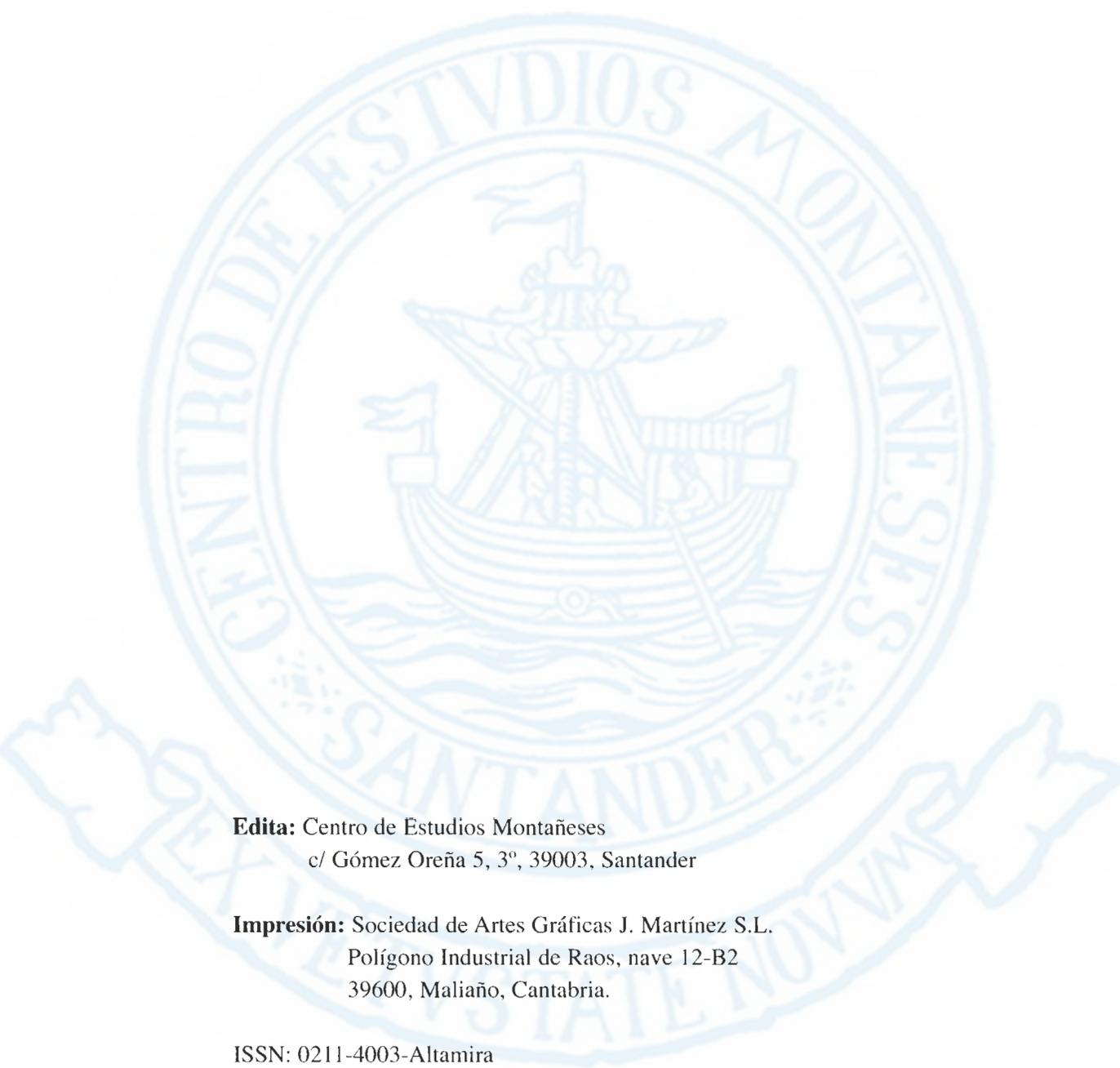
TOMO LXXIII

Santander

AÑO 2007



ALTAMIRA



Edita: Centro de Estudios Montañeses
c/ Gómez Oreña 5, 3º, 39003, Santander

Impresión: Sociedad de Artes Gráficas J. Martínez S.L.
Polígono Industrial de Raos, nave 12-B2
39600, Maliaño, Cantabria.

ISSN: 0211-4003-Altamira
Depósito Legal: SA-8-1959.

GOBIERNO DE CANTABRIA
CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE
INSTITUTO DE ESTUDIOS CÁNTABROS

ALTAMIRA

REVISTA DEL CENTRO
DE ESTUDIOS MONTAÑESES



TOMO LXXIII
Santander

AÑO 2007

LOS MONTAÑESES Y EL NACIONALISMO VASCO: FUEROS, RIVALIDAD, IDEOLOGÍA Y ANEXIONISMO

JESÚS LAÍN Z

Escritor

Para nadie es un secreto que uno de los pilares sobre los que se sustenta la ideología del nacionalismo vasco es la percepción de los habitantes de las otras regiones españolas como portadores de unas características culturales, morales y étnicas distintas de las de los vascos. Gran parte del sentimiento particularista de los nacionalistas nace del rechazo a unas poblaciones a las que, ya desde los primeros escritos de Sabino Arana, se dedicaron palabras poco amables.

La vecindad de la provincia de Cantabria y el estrecho contacto que a lo largo de los siglos ha tenido con las provincias vascas quizá haya sido el motivo por el que muchos autores nacionalistas, tanto hace un siglo como en la actualidad, hayan prestado especial atención a una provincia que, además, se ha mostrado desde siempre particularmente hostil a los planteamientos nacionalistas. Pero no sólo a éstos, sino que, con anterioridad al nacimiento de esta ideología en los años finales del siglo XIX, otros acontecimientos históricos –en concreto, los regímenes forales vascongados– fueron configurando una conflictiva relación entre las citadas provincias que ha influido incluso en los agitados acontecimientos políticos del siglo XX español.

Las primeras reclamaciones antiforales

Ya en las primeras décadas del siglo XVIII los puertos de Santander y Bilbao competían por el comercio con el Norte de Europa y los territorios americanos. El régimen fiscal vizcaíno perjudicaba a unos comerciantes santanderinos –y asturianos– que debían pagar impuestos y aranceles de los que sus vecinos del Este se

encontraban exentos; así como a una Corona que, en el caso de las mercancías desembarcadas en puertos vizcaínos, dejaba de ingresar dichos impuestos. Por esta razón desde la Corte se potenció la modernización de las carreteras que enlazaban la meseta con el puerto de Santander, si bien las obras se vieron a menudo obstaculizadas por los influyentes altos funcionarios vizcaínos de Madrid (1).

En las décadas iniciales del siglo siguiente, tras la Guerra de la Independencia, volvería a agitarse la polémica a propósito de los privilegios vascongados. En 1821, doce años antes de que el ministro Javier de Burgos estableciese la definitiva estructuración provincial que ha llegado hasta nuestros días, la Diputación Provincial de Santander se dirigió al gobierno para denunciar que, a pesar de que con la Constitución de 1812 “*se aniquiló con un golpe el envejecido imperio de los privilegios, las cuatro provincias de Vizcaya, Álava, Guipúzcoa y Navarra, antes exentas, debieron someterse por una consecuencia necesaria a todas las cargas de las demás de la monarquía*”, este principio era sistemáticamente incumplido, principalmente por la introducción en dichos territorios de géneros extranjeros sin pagar aranceles. La Diputación santanderina consideraba que ello provocaba perjuicios al comercio de las demás provincias, criterio que compartió la Diputación de Barcelona, la cual declaró “*hallarse proua a unir sus votos a los de Santander*” (2).

1839: primera abolición foral

Poco después, a la muerte del rey Fernando VII en 1833, estallaba la Primera Guerra Carlista, tras la cual cobró la cuestión foral especial relieve. A pesar de la derogación de la mayor parte del régimen de privilegios nacido en los lejanos siglos medievales, la activa burguesía industrial y comercial de los puertos cantábricos sujetos al derecho común contempló con preocupación la pervivencia de algunas exenciones fiscales vascongadas que les ponía en situación desventajosa. Denunciaron, por ejemplo, que muchos comerciantes vascongados se aprovechaban de la ausencia de impuestos para, en vez de utilizar esas mercancías para el autoconsumo, distribuir las fraudulentamente por el resto del reino en condiciones inalcanzables por los importadores que sí debían pagar impuestos.

A finales del año 1839, recién concluida la guerra en el frente Norte pero aún activa en Cataluña y el Maestrazgo hasta la derrota de Cabrera algunos meses después, aparecía en Santander el periódico *El Vigilante Cántabro*, dedicado principalmente a la denuncia del abuso de los fueros vascongados. Durante tres años

dedicó sus páginas a publicar los numerosos casos de contrabando y fraudes a la hacienda pública que tanto dañaban a las provincias limítrofes y al Estado, realizados al amparo de las normas forales vascongadas:

"Un acaecimiento grandioso en sí mismo y mayor en sus consecuencias, ha mudado súbitamente la situación de las Provincias Vascongadas, cuna y sede de la fratricida lucha durante el precedente sexenio, volviéndolas a su estado normal y al goce de sus confirmados fueros. Grave este suceso en política y en administración, que enclava un Estado privilegiado en otro sometido a la ley común, habrá de ejercer necesariamente influencia en las transacciones mercantiles, fabriles y agrícolas. Santander, como tan próximo a las provincias aforadas, habrá de sentir más de cerca los resultados, los tiene experimentados de antemano y le pertenece por lo mismo vigilar el primero sus efectos. No son los confirmados Fueros los que podrán hoy, como causa principal, afectar los intereses del comercio de buena fe; es la violación de las leyes fiscales, la de los mismos Fueros; es el inmoral contrabando, son los abusos fomentados al abrigo de aquéllos, los que pueden damnificarle, como general a la agricultura, a la industria, al tráfico del resto de la Monarquía (...) Denunciar tales abusos y las defraudaciones; demostrar sus efectos perniciosos; procurar el remedio a un mal que amenaza secar las fuentes de la producción, y capaz de menoscabar la prosperidad del Reino; tales serán los objetos de las tareas en que va a ocuparse el periódico".

Pronto recibió este periódico las críticas de los partidarios de la pervivencia de los regímenes forales, a lo que los redactores respondieron en numerosas ocasiones que su intención no era menoscabar los fueros —a pesar de considerarlos un inexplicable anacronismo—, sino denunciar sus infracciones, los abusos que se producían precisamente por incumplir las normas forales invocadas:

"Tan pronto como salió a la luz el *Vigilante Cántabro* supimos que se le había bautizado de *Botafuego*, y que se le atribuía llevar el simulado objeto de minar los fueros. Claro es que, viniendo el tiro de manos parciales, nos cuidaríamos poco de tan injusta e infundada acu-

sación, que habían de desmentir nuestros hechos (...) ¿Ni qué nos podría retraer de atacar abierta y directamente los fueros, si tal ánimo tuviésemos? Usaríamos de un derecho indisputable en someterles a nuestra crítica severa para demostrar los vicios y defectos de que adoleciesen, los perjuicios que causasen, y la injusticia que pudiera contaminarles, aspirando a su reforma o desaparición. Y a la verdad, que además de estar en nuestro derecho en usar de la imprenta para expresado fin, sería empresa no muy ardua, sino en demasía fácil demostrar quizás aquella injusticia, perjuicios y defectos: porque ¿quién ignora ya que el origen que se les atribuía fue lanzado al país de las fábulas desde fines del siglo pasado? ¿Que se fundaba en narraciones de autor de cuentos ridículos de duende incubo, que sacó grávida a una princesa errante, como las hadas, en las altísimas montañas vascongadas, y que las olas habían lanzado a sus costas? En el reinado de Carlos III algunos sabios de la Academia de la Historia desmoronaron este edificio levantado sobre los duendes y las hadas; en el de Carlos IV acabó de venir a tierra; y en las dos restauraciones de Fernando VII brilló sobre sus ruinas la luz de la sana crítica y de la verdad; poniendo fuera de combate las exageradas pretensiones de los que atribuían el origen de los fueros a una soñada e imposible independencia y soberanía” (3).

También se denunció en las páginas de este periódico la pretensión de mantener los fueros en lo que pudiera ser beneficioso y eliminar las normas que causarían inconvenientes:

“O los fueros, con sus consecuencias económicas y mercantiles, o las leyes comunes, que rigen a todos los españoles; tal es sustancialmente nuestra doctrina y los principios que nos guían en las cuestiones administrativas relativas a las provincias aforadas (...) Gozar de privilegios y franquicias por un lado, que están negadas al resto de los españoles, y por otro concederles los mismos derechos mercantiles que a todos, sería hacerles privilegiados en el ejercicio de la industria, que reclama igualdad absoluta (...) O renuncien a todas las franquicias y privilegios para ser regidos por las mismas reglas que los demás; o no pidan rescisión de algunos fueros, que no les interesan, para igua-

larse aparentemente con los demás españoles, pero en realidad para obtener una ventaja que les haría de mejor condición. Medidas a medias, reglamentos a medias, aduanas a medias, jamás serán verdaderas aduanas, reglamentos ni medidas, y en este caso la parte peor tocaría sin duda alguna a la generalidad de la nación. País excepcional no puede reclamar el derecho común”.

Un cuarto de siglo después, en 1864, se avivó de nuevo la cuestión foral, esta vez en la cámara alta con el senador liberal andaluz Manuel Sánchez Silva como principal impulsor de la derogación. Durante las largas y minuciosas deliberaciones se denunció, por parte de algunos parlamentarios y periódicos vascongados, que en Santander la prensa estaba publicando artículos antifueristas que tenían soliviantados a los habitantes de las Provincias Vascongadas, quienes incluso habían comenzado a hacer novenas y romerías a los santuarios de Nuestra Señora de Aránzazu y San Antonio de Urquiola. Dichos medios y parlamentarios acusaron a las instituciones provinciales santanderinas de ser “*enemigas de Vizcaya*”.

1876: segunda abolición foral

Los agitados años que siguieron a la caída de la reina Isabel II verían encenderse, por tercera y última vez, la guerra entre españoles por disputas dinásticas. También en esta ocasión el principal escenario bélico serían las Provincias Vascongadas. Pi y Margall escribiría, en su obra capital *Las nacionalidades*, publicada un año después de terminada dicha guerra, que los vascos se aferraban, más que ninguna otra región de España, a las estructuras del antiguo Régimen:

“Los vascos son para España lo que para Francia los bretones. No siguen el movimiento político del resto de la nación; están por el antiguo régimen. En lo que va de siglo han sostenido dos guerras ya por Don Carlos, que representa el absolutismo y la unidad religiosa” (4).

En 1876, al concluir la guerra, la cuestión foral volvería a ocupar, por última vez, el epicentro de la vida política española, pues con la derrota carlista muchos partidarios de la derogación de los fueros creyeron llegada por fin la ocasión de zanjar definitivamente una polémica que parecía no poder cerrarse nunca.

La agitación ciudadana, sobre todo en las provincias limítrofes con las Vascongadas, fue más que notable. Los ciudadanos salían a la calle con escarapeles, abanicos e insignias que rezaban *¡Abajo los fueros!* Los balcones, ventanas, escaparates, farolas, árboles, fachadas y monumentos fueron decorados con todo tipo de ornamentos y carteles con dicho lema. Así sucedió en muchas de las ciudades por las que pasó el séquito real de regreso a la corte tras su estancia en tierras norteñas, como Santander, Torrelavega, Palencia, Valladolid y, por supuesto, Madrid, donde se pegaron miles de dichos carteles impresos en varios colores. También circularon por la capital unas *Aleluyas de la Paz* que comenzaban de esta manera:

“Coronas para los vivos,
lágrimas para los muertos,
y una sola voz que diga
¡Abajo, abajo los fueros!”



Ilustración de *La Madeja Política* (2 de mayo de 1874), periódico satírico barcelonés. La figura representa a España talando el árbol de los fueros con rasgos del pretendiente carlista. Cada rama es una de las provincias vascas y sus raíces dicen fanatismo, intolerancia y absolutismo.

Al desfilar por la calle Mayor las tropas liberales vascongadas, se gritó desde los balcones *¡Abajo los fueros!*, y ante la respuesta por parte de los soldados con un sonoro *¡Abajo!*, llovieron sobre ellos flores y coronas.

El rey Alfonso XII fue recibido en numerosas ciudades con gran entusiasmo por la terminación de la guerra. En la localidad montañesa de Castro Urdiales, limítrofe con la provincia de Vizcaya, fue objeto de un grandioso homenaje en el que los locales no dejaron de subrayar el hecho, que recogió la prensa, de que *“es una población tan eminentemente liberal que ni uno solo de sus hijos ha militado en las filas del Pretendiente”*. El ayuntamiento castreño elevó a las Cortes el 23 de marzo una exposición avalada por miles de firmas:

“A las Cortes de la Nación: Los que suscriben, vecinos de Castro Urdiales, en la provincia de Santander, verían con honda pena la subsistencia y continuación de los fueros y privilegios de las provincias vascas (...) La permanencia de las instituciones vascas nos asustaría de una manera extraordinaria, convencidos como estamos de que su organización administrativa les facilita esas sublevaciones que tanto desangran a la patria (...) Hagan los representantes de la Nación que concluya de una vez para siempre el organismo y modo de ser de esas provincias y que igualándolas con las demás de España coadyuven a sobrellevar las cargas del estado en la misma proporción (...) La igualdad es la armonía, es la paz, y el cielo bendecirá vuestra obra”.

Políticos, escritores, periodistas, industriales y comerciantes de toda España alzaron su voz de forma casi unánime contra unas instituciones que, según ellos, tantos perjuicios causaban al desarrollo económico de la nación y que tan importante papel habían representado como uno de los motivos de la recién concluida guerra. Si bien por toda España se elevó el clamor antiforal, fueron las provincias más directamente afectadas, sobre todo las limítrofes a los territorios aforados, las que más recia e insistentemente hicieron oír su voz: las ciudades portuarias gallegas, asturianas y montañesas, las provincias de Logroño y Zaragoza, y, una vez más en cabeza, Santander.

Las instituciones provinciales montañesas tomaron la iniciativa de elevar al gobierno de la nación sus propuestas de derogación completa y definitiva de los fueros. La Diputación Provincial de Santander dirigió una circular a las diputacio-

nes del resto de España para que se sumaran a la campaña, consiguiendo contar con el apoyo de todas ellas. Paralelamente, la prensa santanderina dedicó cientos de páginas a tratar la cuestión desde varios puntos de vista: la crítica histórica, la denuncia de los privilegios, la práctica económica y la defensa de la igualdad de todos los españoles sin diferencias provinciales.

En los meses finales de 1875 y primeros de 1876 se publicó en el *Boletín de Comercio de Santander* una serie de eruditos artículos, firmados por Bartolomé de Bengoa, dedicados a criticar implacablemente unas instituciones jurídicas cuya completa derogación se exigía en nombre de la igualdad constitucional de los españoles. La frase con la que el autor resumió lo que quería probar fue: *Los fueros no existen: lo que existen son los abusos*.

Se denunció, por ejemplo, que mientras que se apelaba a la normativa foral para no pagar impuestos a los que sí estaban sujetos las demás provincias, se olvidaran otras normas notoriamente perjudiciales –como las que prohibían la salida de metales y de materias comestibles de suelo vascongado, normas que, de haberse aplicado, habrían obligado a los industriales vascos a renunciar a la exportación del producto de sus minas, al comercio de granos, harinas o vinos y al desarrollo de su flota mercante– o se reclamara la prestación de servicios evidentemente no existentes en los medievales tiempos de la redacción foral –ferrocarril, telégrafo, etc.– pero sin contribuir al Estado por ellos. Así lo explicaba el *Boletín de Comercio*:

“Una de dos: o se les retiran todos estos servicios y vuelven al estado de industria, navegación y comercio que tenían en el siglo XV, o pagan por ellos como los demás españoles, porque el contrato es bilateral y recíproco”.

Idea central de los antifueristas fue la igualdad de derechos y obligaciones de todos los ciudadanos:

“Los fueros llevan en su seno un principio el más irritante de desigualdad y de injusticia, que ha costado a España raudales de oro y ríos de sangre, y es además un insulto perenne a los sacrificios y a las desdichas de las cuarenta y cinco provincias, que sufren, pagan y callan. Hora es ya de que todos los españoles seamos iguales ante la ley, sin privilegios ni distinciones para ninguno, si es que ha de llegar

el día para España en que rijan los mismos códigos, y sean unos los derechos y unas las obligaciones”.

Estos mismos principios fueron los que defendió el diputado lucense Augusto Ulloa, quien en su discurso en el Parlamento respondió con estas palabras a los diputados vascos que habían apelado a la pobreza de las Provincias Vascongadas para pedir que no se les hiciera pagar tributos:

“Yo pertenezco a una provincia de la costa cantábrica que es también muy pobre y tiene una población densa (...) La provincia de Lugo, con menos extensión que las Vascongadas, contribuye al tesoro con 20 o 25 millones de reales, al paso que las Vascongadas no pagan un céntimo y aun perciben del Tesoro 18 millones. Mi provincia, pobre, sin industria y sin comercio, ha contribuido a pagar las subvenciones que se han concedido a las compañías de ferro carriles, y no tiene el más pequeño ramal; las Provincias Vascongadas no han pagado absolutamente nada, y a pesar de eso pasan por ellas las dos líneas generales más importantes. Mi provincia, pobre en recursos, pero rica en población, envía todos los años al ejército los mejores de sus hijos; las Vascongadas guardan todos los suyos. Mi provincia no tiene más que chozas para albergar a sus laboriosos hijos; las Vascongadas están llenas de palacios en Bilbao, en Vitoria y en San Sebastián. Mi provincia paga el 21 por ciento de contribución para el sostenimiento de las cargas públicas: las Vascongadas no pagan nada”.

Además de los mencionados artículos, la prensa santanderina incluyó durante meses todo tipo de noticias, anuncios y comentarios a propósito de las iniciativas antiforales, la agitación popular y las discusiones parlamentarias. Por ejemplo, el 4 de marzo de 1876, pocos días después de disparado el último tiro tras la toma de Estella y la huida del pretendiente a territorio francés, la Comisión Provincial de Santander envió esta carta al presidente del Gobierno:

“La Comisión Provincial de Santander por sí, y en nombre de los Diputados residentes en esta capital, felicita a S. M. el Rey y a su ilustrado Gobierno por la feliz terminación de la guerra, fausto suceso

debido al valeroso ejército liberal y a sus denodados Generales, e interpretando los sentimientos de los habitantes de esta provincia, significa el deseo de que los sacrificios hechos por la Nación, y la generosa sangre derramada, sirvan para conseguir la unidad política y administrativa de las provincias Vascongadas con las demás de España”.

Las peticiones de derogación de los fueros fueron elevadas al gobierno desde todas las provincias de España, en muchas ocasiones secundando expresamente las acciones realizadas por los santanderinos. La Diputación de Barcelona, por ejemplo, recogió miles de firmas avalando su instancia. También se distinguió la capital catalana por sus homenajes a generales que se habían destacado en la guerra contra los carlistas, por ejemplo nombrando hijo adoptivo de la ciudad a Martínez Campos. Otras muchas instituciones provinciales y locales de todo el país dirigieron al Gobierno y a las Cortes similares peticiones de derogación foral, como las diputaciones de Oviedo, Lugo, La Coruña, Burgos, Alicante, Cádiz, Albacete, Guadalajara o Soria, así como numerosas ciudades y pueblos de las provincias de Castellón, Burgos, Oviedo, Salamanca, Santander, Zaragoza, Logroño, etc.

Los comisionados santanderinos representaron un papel preponderante tanto en los debates como en los trabajos preparatorios, pues las demás representaciones provinciales los secundaron en sus propuestas y los tuvieron oficiosamente por directores de la campaña. El hotel de París, donde se alojaban los parlamentarios santanderinos, fue elegido punto de reunión de todas las comisiones provinciales. Así lo anunciaba el 18 de mayo el *Boletín de Comercio*:

“Los representantes de las treinta provincias que se hallan ya en Madrid para gestionar la supresión de los fueros vasco-navarros se han puesto de acuerdo con la de Santander para organizar los trabajos, resolviendo que esta última, que ha sido la iniciadora del pensamiento, esté constituida todos los días de nueve a una de la mañana y de seis y media a ocho de la noche en su residencia del hotel de París”.

También funcionó como centro de reunión la casa madrileña del marqués de Casa-Pombo, industrial santanderino elegido senador por la provincia de Valladolid.

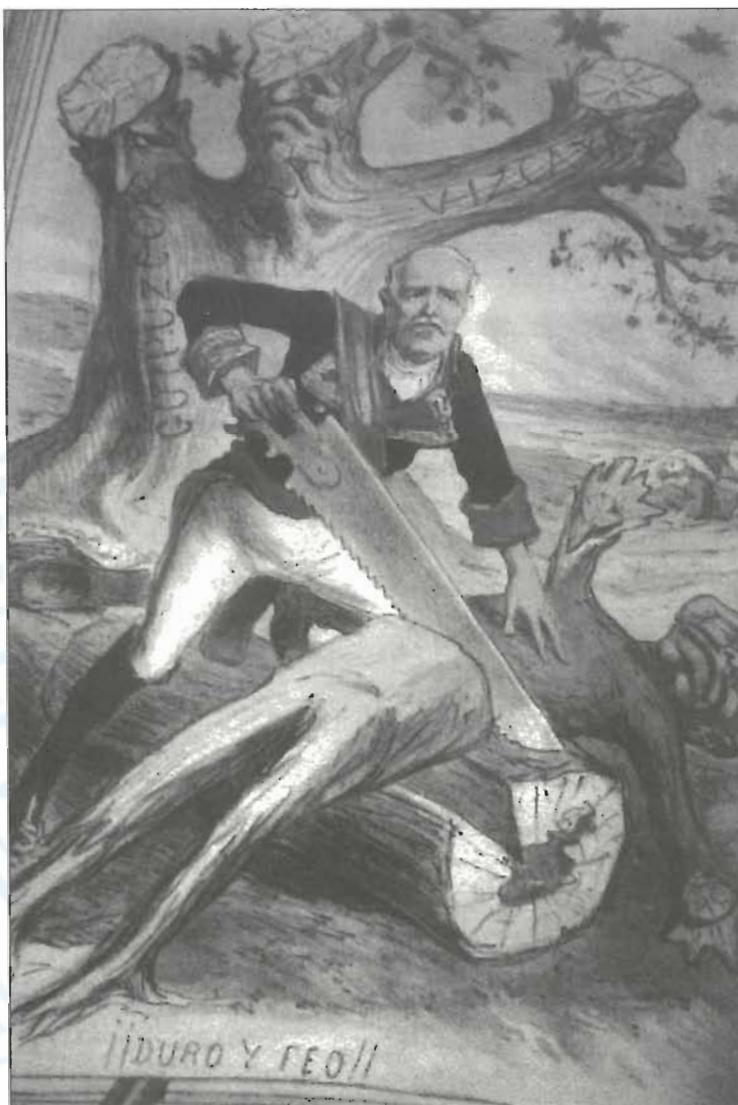


Ilustración de *La Madeja Política* (19 de diciembre de 1874).
El general Serrano serrando el árbol de los fueros y un monigote de madera
representando a Carlos VII.

La prensa de toda España ocupó cientos de páginas a la cuestión. La *Crónica Mercantil* de Valladolid dedicó un artículo titulado *Abajo los fueros* a reclamar la igualdad jurídica de todos los ciudadanos:

“La idea de supresión de los fueros encuentra eco en todo el país, que pide la igualdad administrativa y política para los españoles, que tienen la obligación de obedecer a un mismo gobierno, debiendo gozar de idénticos derechos y cumplir iguales deberes”.

La Tribuna declaró su deseo de que se procediese a la completa abolición de los fueros “*sin hacer ninguna concesión ni dejar un solo privilegio*”. El *Parlamento*, por su parte, expresó su oposición a que siguieran las provincias vascas gozando “*irritantes privilegios*”. El *Diario Mercantil de Valencia* exigió la derogación de los fueros vascongados por las mismas razones por las que se derogaron los valencianos en 1707.

También la prensa extranjera se ocupó del debate: el parisino *Journal des Débats* se lamentó de la decisión finalmente tomada por el Gobierno español de derogar los fueros sólo parcialmente, pues consideraba que “*los fueros son la ruina de la unidad nacional, y que si el gobierno no los suprime ahora, cometerá un irreparable error que deje tal vez dificultades mayores para los tiempos venideros*”. Varios periódicos más, sobre todo franceses e italianos, expresaron similares opiniones, como recogió el *Boletín de Comercio* santanderino:

“El *Journal des Débats*, el *Constitutionnel*, *La Perseveranza* y *La Opinione* están unánimes en los artículos de fondo que consagran a la cuestión de los fueros, que el gobierno ha cometido un error grave en no abolirlos a raíz del fin de la guerra, y que mientras no se decreta su supresión absoluta y radical, no podrá decirse que España disfruta de verdadera paz, la situación pasará por débil a los ojos de la Europa y existirá siempre en la Península un foco perenne de insurrecciones futuras”.

Si bien la mayoría de la prensa española se alineó a favor de la derogación foral, no faltaron los periódicos, sobre todo vascos (*Irurac-bat*, *El Noticiero bilbaíno*, *El Porvenir Alavés*, *La Paz*), que defendieron su pervivencia y criticaron dura-

mente a las personas, instituciones e incluso a las provincias que se distinguieron por su antiforalismo. También el *Diario de Barcelona*, dirigido por el regionalista conservador Mañé y Flaquer, defendió la pervivencia de las instituciones forales por considerarlas un freno a la extensión de las ideas revolucionarias.

La discusión a favor y en contra de los fueros fue encrespándose hasta el punto de quedar el razonamiento en un segundo plano, dominado por las pasiones provinciales; como si adoptar una postura u otra sobre los fueros dependiera de adscripciones provinciales y respondiera sobre todo a motivos sentimentales. Éste fue el caso del periódico bilbaíno *Irurac-bat*, que dedicó muchas páginas a criticar la postura de las instituciones santanderinas y a acusar a dicha provincia de que su enemistad hacia los fueros provenía de la envidia y el interés. Durante los cuatro años de guerra muchos vizcaínos habían salido de su tierra y se habían trasladado a Santander en busca de refugio. Muchos comerciantes vizcaínos no sólo trasladaron sus personas y familias, sino que continuaron allí sus actividades mercantiles. Santander —el Liverpool español, como se le conocía en esa época—, pujante puerto comercial en cerrada competencia con el vecino de Bilbao, experimentó gran auge durante los años de guerra a causa de la cesación de actividades en la sitiada ciudad del Nervión, actividades que se desplazaron a una pacífica capital montañesa que concentró casi todo el tráfico de la cornisa cantábrica. Una vez concluida la lucha, muchos vizcaínos regresaron a sus casas, lo cual fue aprovechado por el citado periódico fuerista para arremeter amargamente contra los santanderinos:

"La feliz terminación de la guerra ha vuelto a traer a las orillas del Nervión una porción de convecinos a quienes hemos tenido el gusto de saludar; y lo que es mejor y más sabroso aún, una porción de convecinas, a las que hemos tenido el mayor gusto de saludar, porque si guapas marcharon, ¡caracoles!, han vuelto guapísimas. Todas estas personas vienen a animar con su presencia a nuestra querida villa y todas ellas vienen contentas y satisfechas como las Pascuas en que estamos. Sobre todo las que vienen de Santander. Yo no he vivido nunca en aquel pueblo anti... foral: jamás he podido estar en él arriba de veinticuatro horas: pero indudablemente debe ser una delicia vivir en él, por la grandísima satisfacción que se debe experimentar... al dejarlo".

El Boletín de Comercio de Santander respondió así a dicho artículo:

“Sentimos ver en las columnas del *Irurac-bat* escritos como el que antecede (...) ¿Es razonable, es justo, es político, es prudente ofender a un pueblo civilizado y digno de la manera que lo hace el chiflado del *Irurac-bat*? ¿Tan mal se ha tratado aquí a sus paisanos? ¿Quién les ha faltado en nada? ¿No han vivido ni más ni menos que los demás vecinos? ¿No han trabajado como si estuvieran en su propio domicilio? ¿No han alternado con las familias de esta ciudad tratándose como si fueran unas? Y sobre todo ¿no confiesa el redactor chiflado del *Irurac-bat* que aquellas de sus paisanas que vinieron guapas han tornado a su pueblo guapísimas, lo que no puede suceder viviendo en un pueblo donde se está tan mal y a disgusto?”.

El también fuerista *Porvenir Alavés* dedicó asimismo numerosas páginas a la defensa de los fueros y a la crítica de los medios favorables a su derogación:

“Inicua, detestable, increíble por lo infame y ruin, es la conducta de esos vociferadores de oficio, bastardeadores de fama, torcedores de la opinión y difamadores de costumbre, que no otra cosa son los que hoy atacan con tal ensañamiento los fueros vascongados”.

El Boletín de Comercio se defendía:

“No es la cuestión de que se trata envidia de esta provincia ni venganza de las otras, como se ha supuesto y se agita con estudiada habilidad, como lo hicimos notar desde el primer artículo, para distraerla de su verdadero punto de vista; no, sino es que hace mucho tiempo y por todas partes que la nación tiene hambre y sed de justicia”.

También en verso hicieron acto de presencia las animosidades provinciales, como en estos publicados de nuevo en *El Porvenir Alavés*:

“Un fraile en Santander comía aldabas
y las botas pensó limpiar con habas,

y, creyendo acertar, un montañés
se ponía las mangas al revés;
varios santanderinos
empedraron las calles con pepinos.
El que tiene a la envidia el alma abierta
suelen decir que aquí jamás acierta”.

Apareció en aquellos días en Madrid un periódico expresamente creado por varios vascos para la defensa de los fueros en la capital de España. Se trataba de *La Paz*, desde cuyas páginas se atacó a Santander con fiereza –nombrándola en ocasiones como “*la innoble ciudad de Santander*” – acusándola de promover la derogación foral por envidia y de desear las guerras para su enriquecimiento:

“Pero vuelve a acaecer otra desgracia nacional, y vuelve Santander a pensar, es decir, a saber que no hay mal que por bien no venga. Y, efectivamente, comienza de nuevo la lucha fratricida en este país viril, y óyese en las calles y en los alrededores de Bilbao el toque de corneta, el estruendo de las armas, y por último el horrísono estallido de las bombas, mientras en la bahía y en el muelle de Santander empieza también a oírse sin interrupción, claro y sonoro, el silbido del vapor, el continuado rodar de los carruajes. Y mientras aquí se desocupan las casas, y los almacenes, y los bufetes, no queda por alquilarse en Santander, y a precios fabulosos, ni un mal tabuco (...) Y se proyectan y ejecutan allí obras de provecho y ornamentación que jamás soñaron ellos, y crece el Sardinero como la espuma que lo baña ante los atónitos ojos de sus dueños, y se hacen célebres las aguas de Ontaneda, a falta de otras, y aquí, en Bilbao, nos quedamos sin edificios públicos ni particulares, y sin lo preciso apenas para la vida material, ni en la playa de Castro se baña nadie a pesar de ser la primera de España, ni nadie bebe las aguas salutíferas de Urberuaga y Arechavaleta. Y, sin embargo, ya lo están ustedes oyendo, Santander y los suyos gritan contra los fueros de este país, porque los fueros, según ellos, son la causa de estas guerras... que nos empobrecen y aniquilan, y que los enriquecen y ensalzan. ¡Cuánta ingratitud! ¡Qué obcecación y qué malicia!”.

Duros párrafos a los que no dejó de responder el *Boletín de Comercio*:

“Santander no ha pedido nunca nada a nadie, y si la sangre que se derramaba en las calles de Bilbao y en los campos de batalla, arrasada por las olas del Cantábrico, traían la animación, el movimiento, la vida al pueblo y montañas de Santander, no nos culpen a nosotros sino cúlpense a sí mismos”.

Pocos días después, contraatacaba *La Paz* con estas palabras:

“¿Aprovechará la nivelación de estas provincias con las demás de la Península a algún pueblo relegado al olvido, y que por su situación al borde del mar, por sus cómodas y anchurosas playas, y por la proximidad de sus baños sulfurosos, se cree perjudicado al notar que brillan por su ausencia los forasteros, los cuales tienen el buen gusto de preferir a sus costas las vascongadas, a sus aguas medicinales las de los pintorescos puntos de nuestras montañas, a su comercio el de las plazas mercantiles de las provincias hermanas, y sobre todo a su trato frío y reservado la franca y cordial acogida, la abierta hospitalidad y el amable y bondadoso carácter de los vizcaínos?”.

El bilbaíno *Irurac-bat* no se quedaba corto en sus quejas contra Santander:

“Uno y otro día leemos los diarios de Madrid y de provincias, y especialmente los de Santander, y en no pocos de ellos las continuas diatribas y el destemplado lenguaje que al ocuparse de la cuestión de los Fueros emplean. Duélenos a la verdad ver a algunos de nuestros compañeros de la prensa escribir de tal manera, haciéndose eco de las hablillas y murmuraciones de los malhumorados santanderinos, por una causa en la cual los deberes de buena cortesía y vecindad les obligaban a ser más indulgentes, cuando menos, de lo que están demostrando ser con sus actos y escritos. No comprendemos, a no descender a muy bajas y pobres miras, el encono y la rabia que en primer término la capital de la Montaña demuestra tener contra las instituciones del solar vascongado”.

El *Boletín de Comercio* no dejó de responder tanto a la acusación de animosidad contra los vascos como a la de desear la guerra para enriquecerse:

“No podemos menos de lamentar la actitud que ha tomado contra Santander la prensa fuerista. Si esta ciudad ha combatido con energía los fueros, es porque conoce más que otros pueblos la sinrazón de aquéllos (...) Pues qué, ¿ha de ver sin sentimiento que se turbe la paz de tiempo en tiempo porque así lo quieren unos vecinos turbulentos que, por lo visto, no se hallan bien si no están en guerra? Nuestra proximidad a las provincias vascas puede haber dado motivo a algún incremento en los negocios de esta plaza; pero esto ¿sería nunca suficiente para que no amásemos la paz, este beneficio de la Providencia que por sí solo sería bastante elemento de bienestar y riqueza? No es bueno divertirse con fuego, y alimentar la esperanza de que ardiendo otros países ganaríamos nosotros sería una esperanza bien poco mercantil, porque el fuego se extiende y cuando sucede esto es como la piedra arrojada al aire que no sabe adonde ha de caer. Santander ha crecido y crecerá con la paz; con la guerra no sabemos lo que ha sucedido, porque como vinieron a compartir en los negocios comerciantes de otras partes, no hemos hecho el cálculo ni puede hacerse para saber quién ganó más”.

Por lo que se refiere a los debates en las Cortes, las posturas de los parlamentarios fueron las siguientes: una pequeña minoría de diputados vascongados que defendió el mantenimiento de las instituciones forales; una mayoría progubernamental –ciento once votos– que apoyó la propuesta canovista de la derogación foral en lo relativo a los más importantes aspectos, como la igualdad de quintas y de contribuciones fiscales, pero manteniendo algunas instituciones provinciales y normas de derecho civil especiales (en este sentido votaron los senadores santanderinos marqués de Torrelavega y duque de Santoña); finalmente, una minoría de diputados liberales –veintitrés– que votaron por la derogación completa de los fueros, postura que fue la defendida por la prensa y las fuerzas vivas santanderinas (en este sentido votaron los senadores José Ramón López Dóriga y Pedro de la Pedraja, además del también santanderino pero senador por Valladolid marqués de Casa-Pombo).

“Si nosotros fuéramos gobierno, contando, como se cuenta, con el apoyo de todas las provincias liberales, antes de ocho días estaban los fueros en el Archivo de Simancas”, declaró el *Boletín de Comercio*. Los principales defensores de la abolición total fueron el sevillano Manuel Sánchez Silva y el santanderino José Ramón López Dóriga, que recibieron grandes homenajes de las instituciones privadas y públicas santanderinas por su defensa de un voto que finalmente fue vencido por los moderados canovistas a la sazón en el Gobierno. El Ayuntamiento de Santander acordó dar el nombre de Sánchez Silva a una calle de la ciudad.

López Dóriga dedicó buena parte de su discurso a defender a la provincia por él representada de los ataques recibidos por los fueristas:

“Antes de hablar del artículo puesto al debate, deseo aclarar un punto que creo pertinente en mí, porque tengo el honor de representar en este sitio a la provincia de Santander. Achácase a esta provincia, y particularmente a su capital, la cualidad de ser enemiga de Bilbao. Este rumor infundado ha transcendido a todas partes, y de él se han hecho eco los periódicos, los folletos y hasta en este sitio encontró acogida esta especie en 1864. Pues bien: yo desafío a que se me pruebe este aserto, que no tiene el menor fundamento. Precisamente ha sucedido lo contrario. Cuando los bilbaínos, en esta última guerra civil, tuvieron que refugiarse en Santander, no recibieron de los santanderinos más que pruebas de cariño. Yo puedo asegurar, como Alcalde que he sido durante aquella época, que ni una sola vez tuve que intervenir en ningún altercado entre los de una y otra parte. Apelo a los mismos bilbaínos para que digan si no fueron recibidos por todas las clases de la sociedad con las consideraciones que acostumbra un pueblo generoso y culto como Santander. Si esto ha sucedido siempre, ¿a que obedece ese rumor de que Santander, por ser enemigo de Bilbao, ha promovido en virtud de esa envidia la agitación que se nota en el país pidiendo la supresión de los fueros? Obedece a que de una cuestión nacional y de altísima justicia se quiere hacer una cuestión miserable de rivalidades entre dos pueblos: es verdad que existe esa emulación entre Santander y Bilbao, como existe entre todos los que viven de un mismo trabajo, y procuran cada cual perfeccionarse todo lo que puede, pero sin engendrar envidia ni pasión. Si Santander ha

clamado por la supresión de los fueros, ha sido impulsado por un sentimiento patriótico. Si los fueros, en lugar de existir en las Provincias Vascongadas, hubieran existido en Alicante, Aragón, la Mancha o en Andalucía, lo mismo hubiera clamado contra ellos Santander, porque allí somos enemigos de todo privilegio injustificado”

Estuviese la razón de un lado o del otro, el hecho decisivo fue que la visceralidad se impuso al razonamiento y que el debate foral poco tuvo que ver con los fueros, sobre todo fuera del Parlamento. La ciudadanía lega en derecho, y mucho más lega aún en lejanas instituciones venidas de la Edad Media, percibió el interés de muchos vascos por conservar los fueros como una manifestación de egoísmo e insolidaridad con el resto de los españoles; y los vascos, la gran mayoría de los cuales, evidentemente, era incapaz de definir qué eran y de explicar en qué consistían los fueros, percibieron la campaña antiforal como un arranque de hostilidad anti-vasca por parte de los habitantes de las demás provincias. En el mismo verano de 1876 fueron varios los festejos, bailes, romerías y otros actos públicos en las Provincias Vascongadas que fueron testigos de espontáneos estallidos reivindicativos de los fueros recién derogados, de las inmediatas protestas de los antifueristas presentes –locales o visitantes– y de, incluso, algún conato de violencia entre ambos bandos. En varias corridas de toros celebradas en San Sebastián aparecieron pancartas con el texto “4=1 y 45=0”. Por primera vez en la historia se expresaba un sentimiento unitarista vasconavarro (4=1) paralelo al rechazo y menosprecio hacia las demás provincias españolas (45=0). El terreno fértil para el separatismo estaba preparado para recibir la semilla. Sólo seis años después de la derogación foral, un joven Sabino Arana abandonaba el tradicional carlismo de su familia y recibía, en el jardín de su casa de Bilbao, la iluminación nacionalista de labios de su hermano Luis. A partir de ese momento, Semana Santa de 1882, comenzaría su andadura el fundador del nacionalismo vasco.

Regresando a Santander, el rencor contra la provincia que tan destacado papel había representado en la campaña antiforal de 1876 siguió vivo durante algunas décadas. En 1886 José María Angulo y Hormaza publicaba un libro titulado *La abolición de los Fueros e Instituciones vascongadas* en el que recordó la campaña antiforal de diez años antes:

“En algunos pueblos por donde pasó el rey a su regreso a la Corte –distinguiéndose la provincia limítrofe de Santander, a pesar de

sus grandes relaciones con éstos, o, por mejor decir, por esas mismas relaciones— hicieron alarde de antifuerismo de la manera más ridícula que se puede imaginar: las mujeres en el pecho, en las sombrillas y en la ropa de los niños; los hombres en el sombrero, levita, chaqueta, etc.; los músicos en los instrumentos, los perros en el collar; en las colgaduras, en las paredes de los edificios, en los faroles de las calles, en las puertas de las tiendas, en los escaparates, en fin, en todos los sitios en que era posible fijarla, se ostentaba esta inscripción: *Abajo los fueros*. Se hicieron también aleluyas sobre el mismo tema. Aquello era una mascarada completa. En ningún tiempo de la historia, en ningún país del mundo, ni aun entre naciones rivales y enemigas, se ha visto estallar el odio con formas tan violentas y con encono tan ardiente como se vio en España en esta ocasión contra los hijos del País Vasco”.

En tiempos de la Segunda República, fray Bernardino de Estella, uno de los más autorizados autores peneuvistas de aquella época, recordaba en su *Historia Vasca* (1931) los acontecimientos de medio siglo atrás con estas palabras:

“A la terminación de la guerra carlista se levantó un clamoreo general en toda España contra los vascos; de todas partes pedían al gobierno que acabara de una vez con la situación privilegiada de los vascongados. Se distinguieron en la campaña las ciudades de Zaragoza y de Santander (...) En 1876 ocurrió un fenómeno entre los vascos que no había ocurrido en 1839. Los vascos se conmovieron y protestaron fuertemente contra la ley del 76. La agitación fue honda y violenta”. (5)

Incluso en la actualidad no faltan quienes siguen recordando, por sorprendente que pueda parecer, aquellos acontecimientos de hace ya casi siglo y medio. Éste es el caso del parlamentario peneuvista Iñaki Anasagasti, quien en un reciente artículo explicaba la derogación foral de 1876 según el ortodoxo esquema sabiniiano del “*último golpe a la independencia de Euzkadi*”. Explicaba Anasagasti que “*el falsario Espartero*” no había podido concluir completamente en 1839 la ane-xión de los vascos a España:

“Obligar a los vascos a ir de soldados y a pagar impuestos era cosa demasiado dura para comenzar por ahí la destrucción de la Euzkadi peninsular, como sujeto independiente de España”.

El segundo envite llegó con la agitación de la cuestión foral en 1864 por “*el furioso enemigo del País Vasco, Sanchez Silva*”. Pero la victoria liberal de doce años después posibilitaría concluir la anexión:

“Sánchez Silva, en el primer momento, no consiguió sus propósitos; pero ya la opinión española, acostumbrada a tener sometidos a muchos pueblos libres de América, Filipinas y Flandes... estaba formada; el rencor antivasco agitaba todos los corazones. No hay más que recordar la campaña que hicieron los santanderinos, poniendo por todas partes carteles de ¡Abajo los fueros!, como si la existencia de los mismos obedeciese a ninguna concesión del estado español”. (6)

Sabino Arana

De familia carlista, Sabino Arana tenía 11 años en 1876. En su infancia y juventud fue testigo del malestar provocado por la abolición foral y de los profundos cambios económicos y sociales causados por el vertiginoso proceso de industrialización de la Vizcaya del último cuarto del siglo XIX.

Desde sus comienzos, Arana manifestó, sin excepciones regionales, un ardiente odio por los trabajadores del resto de España que acudían a tierras vascas en busca del trabajo y el bienestar que se les negaba en sus menos industrializadas provincias. A los españoles los consideró “*gentes incultas, brutales y afeminadas*” y miembros de “*la nación más abyecta de Europa*” y no menor fue el odio que manifestó contra sus paisanos no nacionalistas –a los que denominaba *maketófilos*– por considerar que habían “*degenerado hasta el punto de parecer gallegos*”.

“Al señalar al destructor de nuestras libertades y nuestras cosas, al dominador de nuestra raza, al opresor de nuestra Patria, no podemos fijarnos en una región determinada con exclusión de las demás, sino en el conjunto de todas ellas, en ese todo que se llama España. No es precisamente Castilla, ni Andalucía, ni Galicia, ni Cataluña, ni ningun-

na otra región española, la que nos ha sometido; sino el poder de la nación que, unidas todas ellas, constituyen y a la cual en lenguaje vulgar llamamos Maketania o Maketeria”. (7)

Sin embargo, por el doble motivo del recuerdo de la campaña antiforal de su infancia y el indudable patriotismo español del que hacía gala la provincia vecina, dedicó a los montañeses párrafos especialmente virulentos. Con ocasión de la explosión del buque *Cabo Machichaco* el 3 de noviembre de 1893, que causó 590 muertos y 525 heridos en los muelles santanderinos, una de las provincias que se destacó por su ayuda a los afectados fue la vecina Vizcaya. Algunas semanas después de la catástrofe una comisión del ayuntamiento santanderino se desplazó a la ciudad del Nervión para agradecer solemnemente a la corporación bilbaína su generosidad. Éstas fueron las palabras del alcalde de Santander, Fernando Lavín:

“El Ayuntamiento de Santander nos envía para que demos testimonio público y solemne de la gratitud que Santander debe a Bilbao por el socorro espontáneo y generoso que le prestó en el aciago día 3 de noviembre. Al acudir Bilbao en auxilio de los montañeses no hizo más que seguir la conducta que siempre le ha distinguido; no desmintió los rasgos sublimes de toda su vida (...) Santander nunca olvidará que en días de luto habéis venido a llorar con nosotros, a participar de nuestros dolores. No quisiera que os sucediera una desgracia como la que ha afligido a Santander, pero si sucediera, yo os lo fío que Santander es un pueblo noble y generoso que nunca ha desmentido estos conceptos ni olvidado los favores que le dispensan”.

Arana reprochaba a sus paisanos que se sintieran, evidentemente, españoles y por ello no sintieran el odio que a él sí le consumía:

“El euskeriano y el maketo, ¿forman dos bandos contrarios? ¡Ca! Amigos son, se aman como hermanos, sin que haya quien pueda explicar esta unión de dos caracteres tan opuestos, de dos razas tan antagónicas”.

Ésa fue la razón por la que, de paso que atacaba a su odiada Santander, subrayaba la generosidad de los vizcaínos con una ciudad que, según él, los odiaba:

“Ejemplo de enemistad de intención es la que profesa Santander a Bizkaya en general y en particular a Bilbao. Nos odia a muerte; pero tiene que contentarse con la intención, porque es impotente para satisfacer su rencor. Por eso Bilbao, cuando Santander, cubierta de luto, estaba a punto de ser consumida en su mayor y mejor parte por las llamas, acudió tan generosa y solícitamente en su socorro, que sus auxilios sobrepusieron a los que el mismo gobierno de la santanderina España prestara a la contristada ciudad”. (8)

También reprochó Arana que sus paisanos no hubiesen ayudado lo suficiente a las familias de dieciséis marineros del puerto vizcaíno de Elanchove ahogados, mientras que sí habían enviado generoso socorro a los habitantes de la localidad toledana de Consuegra, quienes dos años antes, en septiembre de 1891, habían sufrido una devastadora avenida del río Amarguillo que había causado más de 400 muertos:

“Los elantxobeses son hermanos nuestros, mientras que los naturales de Consuegra y Santander son hijos de una raza que nos odia”.

En un artículo dedicado a marcar distancias con el incipiente nacionalismo catalán, Arana explicó la distinta estrategia desplegada por catalanes y vascos en lo referente a la utilización de la lengua por los llegados de fuera. También en esta ocasión mencionó a los montañeses de forma especialmente despectiva, en concreto a los pasiegos, comerciantes ambulantes que frecuentaban las ciudades y mercados de la vecina provincia de Vizcaya:

“La política catalana, por ejemplo, consiste en atraer a sí a los demás españoles; la bizkaina, en rechazar de sí a los españoles como extranjeros. En Cataluña todo elemento procedente del resto de España lo catalanizan y les place a sus naturales que hasta los munic-

pales aragoneses y castellanos de Barcelona hablen catalán; aquí padecemos muy mucho cuando vemos la firma de un Pérez al pie de unos versos euzkéricos, oímos hablar nuestra lengua a un cochero riojano, a un liencero pasiego o a un gitano”. (9)

El especial desprecio a los pasiegos fue, al parecer, bastante común entre los nacionalistas de los años finales del siglo XIX y primeros del XX. Probablemente su vida trashumante, dedicada a viajar de un lado a otro comerciando con tejidos y alimentos, les hizo especialmente aborrecibles a los señoritos peneuvistas bilbaínos. En la revista *Euskalerrriaren Alde*, dedicada a la cultura y lengua vascas, escribieron muchas de las mejores plumas de aquellos días dedicadas a estas cuestiones. La mayoría de sus colaboradores fueron carlistas o alfonsinos, si bien también abundaron los nacionalistas. Uno de ellos, G. de Biona, escribió en 1913 un artículo dedicado a cantar la fortaleza del vizcaíno Manuel de Haedo, conocido por el sobrenombre de el *Fuerte de Ocharan*:

“Una tarde de invierno iban a Bilbao el *Fuerte de Ocharan* y dos vecinos suyos. les cogió la noche en el camino y acordaron pasarla en la venta del Borto, que estaba situada en el límite de la jurisdicción de Baracaldo y Güeñes. Estaban el Fuerte y sus amigos entretenidos en jugar al mus cuando entró en la venta una alborotadora cuadrilla de pasiegos que quiso apoderarse por completo del fuego del hogar. *El Fuerte* se hallaba indignado de la pretensión de los pasiegos, y éstos disgustados porque el *Fuerte* y sus amigos no se retiraban. Cansados de renegar, los pasiegos rompieron de un palo el candil colgado de la campana de la chimenea, y de un puntapié tiraron la mesa. Allá fue lo bueno. El de Ocharan y sus dos compañeros la emprendieron a puñetazos con los pasiegos, pero éstos, armados de palos y muchos más en número, llevaban trazas de deshacer a los vizcaínos. *El Fuerte* buscaba inútilmente por los rincones un palo o algún objeto con que romper cabezas, pero nada veía apropiado al caso. De pronto, puso en práctica una idea singular: cogió a un pasiego por las piernas, y pasiegazo por aquí, pasiegazo por allá, hizo a sus contrarios huir de la venta, arrojó el *arma* a la parte de afuera de la puerta, cerró ésta y volvió junto al fuego a reanudar la partida de mus”. (10)

Arana se desesperaba ante la evidencia de que los vascos pensasen y sintiesen igual que los demás españoles, y les reprochaba que fuesen tan patriotas como los de las ciudades más típicamente españolas, entre las que no pudo dejar de señalar a Santander:

“Que esto se va si a la invasión española la abrimos nuestra puertas de tal manera que la mayor parte de los cargos y empleos provinciales y del municipio bilbaíno están en manos de gentes extrañas... ¿Qué nos importa? Pero si las botazas alemanas han pisado las costas de las Carolinas con aviesas intenciones...; si los indios filipinos tratan de romper las cadenas con que el español les oprime...; si el yanqui hace el amor a Cuba...; si un buque chileno ha secuestrado a cuatro o cinco españoles... ¡Oh! Entonces el espíritu patriota estalla, se enardece la sangre y la pluma rasga el papel con indignación al ver en peligro la integridad de la patria o ultrajada la dignidad nacional. Ante esta actitud natural y característica de los periódicos bilbaínos (no exceptúo a ninguno) no puede menos de reconocérseles, en honor a la verdad, que si ya no bizkaínos patriotas, son entusiastas patriotas españoles, como los de Santander y Cuenca, verbigracia”.

Curiosa fue la relación que Arana tuvo con el naviero Ramón de la Sota, oriundo de la villa montañesa de Castro Urdiales. El adinerado industrial fue uno de los principales sostenedores del liberal-fuerismo representado en Vizcaya por la sociedad *Euskalerría*. Por ello fue objeto de las burlas y los ataques de Arana, si bien su evolución posterior hacia posturas separatistas convirtió a los antiguos enemigos en compañeros de andadura. En los tiempos de enfrentamiento Arana escribió un sainete titulado *La bandera fenicia* (11) para arremeter contra Sota. Partía Arana del desprecio hacia los fenicios por sus actividades mercantiles, su inmoralidad, su cobardía y su avaricia, combinado todo ello con la extraña idea de que todos los españoles eran descendientes de los fenicios, salvo los vascos, naturalmente. Y el protagonista del sainete era Sota, definido por Arana como “*rico minero establecido en Bilbao, natural de la provincia hispano-fenicia de Santander*”.

El eminente historiador Carmelo de Echegaray, cronista oficial de las Provincias Vascongadas hasta su muerte en 1925, se enfrentó a menudo con los nacionalistas, cuyos planteamientos históricos, lingüísticos y políticos le parecieron

erróneos. Tuvo mucha relación con la ciudad de Santander por motivos familiares, por haber vivido en ella buena parte de su vida y por la íntima amistad que le unió con Marcelino Menéndez Pelayo. Con motivo de la explosión del *Cabo Machichaco* escribió una sentida carta a su amigo santanderino Alfonso Ortiz de la Torre, carta que sería publicada en la revista guipuzcoana *Euskal-Erria* en noviembre de 1894, al cumplirse el primer aniversario de la catástrofe:

“Tengo motivos especiales para mirar a la Montaña como a una prologación de mi pequeña patria. Sangre hermana de la mía circula por las venas de gentes nacidas en la capital montañesa, donde he pasado los años quizá más trascendentales de la vida (...); y allí tengo también dos de mis más grandes amores literarios: D. Marcelino Menéndez y Pelayo y D. José María de Pereda”.

Continuaba Echegaray explicando que “*siempre creí que andaba por casa*” al hallarse en Reinosa, las hoces de Bárcena, las orillas del Besaya, Camargo o la Virgen del Mar. Y recordó las mil batallas que durante siglos habían sostenido vascos y montañeses juntos contra los enemigos de España, ya fuesen musulmanes –como en la conquista de Sevilla en 1248–, ingleses, hanseáticos o franceses.

Arana no tardó en aprovechar la ocasión para escribir un furioso artículo contra Echegaray (*Bizkaitarra*, 31 de diciembre de 1894) en el que le reprochó que pudiese considerar a Santander una prolongación de su patria chica; que pudiese combinar su amor por su pequeña patria vasca con el mismo amor por la común patria española, pues, según Arana, se trataba de dos sentimientos incompatibles; que tuviese a Menéndez Pelayo por uno de sus más grandes amores literarios, siendo el erudito montañés, según Arana, “*tan amigo, como buen santanderino, del Pueblo Vasko*”; que considerase a santanderinos y vascos como hermanos; y, finalmente, que hubiese olvidado el interés demostrado por la ciudad de Santander en la derogación foral de 1876:

“Puede que esos motivos especiales del señor Echegaray sean el contar entre sus antepasados algún santanderino; puede que esté emparentado con naturales de esa región de Maketania; o puede que se haya educado en ella, lo cual es muy verosímil, a lo que se ve (...) Está en otro gravísimo error el Sr. Echegaray si mira a la Montaña

como a una prolongación de Euskeria. Tal especie sólo puede admitirse dentro de la teoría retro-evolutiva, que considera al mono como descendiente del hombre, como a hombre degenerado. Pero el Sr. Echegaray sabe, por su erudición, que esta doctrina es inadmisibles según los más graves autores (...) Si tanto amor tiene el Sr. Echegaray a España, ¿no es verdad, lectores, que puede naturalizarse en ella sin temor a que aquí en Euskeria le echemos de menos? Váyase enhorabuena, que más falta nos hacen brazos patriotas que plumas desnaturalizadas (...) ¿Quién invoca hoy antiguas rivalidades? Nosotros no invocamos más que una, bien moderna y bien indeleble. La capital de Santander siempre se ha distinguido en los modernos tiempos por su envidia a Bilbao: siempre ha mirado con malos ojos a la prosperidad relativa de esta villa bizkaína, que sólo se debe a la actividad y al carácter emprendedor de sus naturales. Pero esta envidia de Santander puede importar muy poco a los bilbaínos: hay otra causa de la profunda e insaciable rivalidad entre bizcaínos y santanderinos, y es la siguiente: al terminar la última guerra, Santander solicitó e instó a Alfonso XII suprimiera nuestros Fueros, y cuando fueron abolidos, ese pueblo miserable lo celebró con fruición, y con carcajada unánime y unísona se rió de nuestra terrible desgracia, y se mofó del Árbol Santo de nuestra tradición. Estos hechos jamás se olvidarán mientras exista un digno bizkaíno”.

Punto final al vascocantabrismo

Por una curiosa e irónica coincidencia, el nacimiento del nacionalismo vasco en los primeros años del siglo XX coincidió con la definitiva extinción de un mito, nacido en los lejanos siglos XV y XVI, que tanta importancia había tenido en la elaboración ideológica sustentadora de la especial naturaleza de los fueros vascongados.

Este mito, conocido como *Vascocantabrismo*, consistió en atribuir a los habitantes de las Provincias Vascongadas la condición de descendientes incontaminados de los antiguos cántabros de los tiempos de la conquista romana, motivo por el que los fueros vascongados, a diferencia de los demás fueros peninsulares, no serían el fruto de una concesión regia sino expresión de una soberanía originaria nunca

perdida. La privilegiada situación de los vascongados durante la Edad Moderna, es decir, los regímenes forales y la hidalguía universal, partían de dicha confusión.

Este error ya estaba desmantelado desde el siglo XVI, cuando el cronista del reino de Aragón, Jerónimo Zurita escribió su *Cantabria, descripción de sus verdaderos límites*. Sin embargo, todavía dos siglos después el error gozaba de buena salud, no siendo pocos los eruditos que seguían aferrados a él, destacando entre todos ellos el jesuita guipuzcoano Manuel de Larramendi. El golpe de gracia al mito vasco-cantabrista llegaría de la mano de Enrique Flórez, una de las figuras más eminentes de la ciencia histórica dieciochesca, quien con su *La Cantabria* (12) dejó aclarada la polémica aunque provocase la airada reacción de las Juntas Generales de Guernica, que protestaron ante el rey porque, en su opinión, lo escrito por Flórez “vierte expresiones indecorosas y opuestas a las prerrogativas, exemptions y anti-güedad de este Ilustre Solar”.

A pesar del trabajo de los historiadores, en el siglo XIX el mito aún coleaba. Por ejemplo, la ley de 29 de septiembre de 1847 de creación del régimen regional –finalmente inaplicada– creó la región de Cantabria, que comprendía las tres Provincias Vascongadas y Navarra.

Asimismo, los parlamentarios fueristas que defendieron la pervivencia de los regímenes forales en los debates habidos entre 1839 y 1876, como Barroeta o Moraza, siguieron apelando a la descendencia de los cántabros como justo título para conservar una posición que, según ellos, arrancaba de la independencia nunca perdida por aquéllos –hecho, por cierto, igualmente falso, pues los cántabros también acabaron conquistados por Augusto, como todos los pueblos de la península–. La manifestación más llamativa del renacer vasco-cantabrista en el siglo del romanticismo se dio en el mundo de las letras, con las novelas, versos y cantos que salieron de las plumas de un buen número de literatos vascos (Juan Venancio de Araquistáin, Nicasio Landa, Vicente de Arana, Emiliano de Arriaga, etc.). (13)

Julio Caro Baroja recordaba en 1984 lo extendida que había estado esta idea hasta el siglo XIX:

“El tubalismo –cosa más que problemática– se unió al vasco-cantabristismo, cosa más falsa aún al parecer. Pero hasta el siglo XIX hubo quienes creyeron que el cántabro fiero, invencible, había sido el vasco”. (14)

Pero para los cultivadores de la ciencia histórica la cosa estaba clara. Autores como Miguel de Unamuno, Marcelino Menéndez Pelayo, Carmelo de Echegaray o Estanislao de Labayru acabaron de enterrar para siempre aquel viejo mito. Este último, por ejemplo, publicó en 1895 una *Historia general del Señorío de Vizcaya* –libro que Sabino Arana se apresuró a condenar– en la que enterraba la polémica con estas líneas:

“Decir Cantabria era en cierto sentido denominar la nación euskalduna, y llamar pueblo vasco era señalar la progenie cantábrica. De tal suerte se universalizó este concepto, que pasó por hecho incontable y principio incontrovertible (...) Zurita, Ohienart, Flórez, Risco, Aureliano Fernández Guerra y otros han prestado un servicio eminente a la historia deslindando y poniendo en claro la multitud de opiniones que sobre el particular existía, alumbrando el horizonte y destruyendo el caos que cada día se agrandaba por la tenacidad en sustentar lo que no tenía razón de ser”. (15)

Algunos años después, en una conferencia pronunciada en el Ateneo de San Sebastián el 8 de noviembre de 1919, el historiador y político bilbaíno Gregorio Balparda pondría el punto final a la cuestión:

“Con sólo abrir cualquier libro vascongado anterior al siglo XIX veréis que la tradición de este país es, no la de que seamos vascos, sino la de que somos cántabros, y que, como cántabros, tuvimos abierto, cuando el mundo entero estaba pacificado, el templo de Jano, haciendo venir a luchar primero y a pactar después con nosotros a César Augusto, y que, como cántabros, aducíamos la prueba de una predestinación y casi de un presentimiento cristianos en aquel lábaro o lauburo, símbolo de un pueblo indómito que moría cantando en la cruz. Desde Lope García de Salazar (...) todos nuestros historiadores coinciden en lo mismo. En cuanto a vosotros, los guipuzcoanos, no tenéis que ir más allá de la portada de las primeras ediciones en el siglo XVI de vuestro gran historiador, porque en ella veréis la jactancia con que se titula su autor, Esteban de Garibay, vecino de Mondragón, de la nación cántabra (...) Desgraciadamente esta tradi-

ción, en cuya defensa tanto empeño pusieron nuestros antepasados, es hoy tan insostenible como eso de que seamos vascos; serenamente juzgado, hay que reconocer que la escuela santanderina, representada por numerosos escritores, desde el P. Francisco de la Sota hasta Aureliano Fernández Guerra, a la que Llorente se había inclinado, ha dejado la cuestión definitivamente resuelta en nuestra contra”.

Sin embargo, sordo al conocimiento histórico y siguiendo la romántica costumbre de sus días, Sabino Arana aportó su granito al mito vascocantabrista escribiendo en 1888 un verso en el que volvía a utilizar a los indómitos cántabros prerromanos como timbre de gloria para el pueblo vasco:

“Ea, cántabros, despertad y abandonando presto el arado,
ea jóvenes y viejos empuñad el hacha y el venablo
Ved allá que vienen por la llanura a conquistar
nuestro pueblo los guerreros romanos vestidos todos de hierro.
Pretenden esclavizar nuestra libertad, trastocar nuestra
religión, ésos que veis nuestras leyes y costumbres arrasar.
Pero si Augusto se sienta en el solio de Roma, nuestro Dios
está en lo más alto de los cielos y contamos con su protección.
Si ellos vienen vestidos de hierro nosotros de acero tenemos los brazos;
si ellos son conquistadores nosotros somos amantes de la libertad.
Vamos allá, ¡guerra al extranjero! Nadie volverá sin victoria
pero morir allí, en el campo de batalla... eso sí... ¡Ea, a morir con gloria!
El que muriese en la Cruz, ése será feliz.
Ya están ahí: ¡Dios y fueros!... ¡Lancemos el grito de guerra!...” (16)

Hacia la II República y la Guerra Civil

Lejos de discusiones eruditas que a pocos interesaban, el nacionalismo vasco experimentó un rápido crecimiento que, en las tres décadas que separaron la muerte de su fundador de la proclamación de la república, le permitió representar un papel de gran importancia en los vertiginosos acontecimientos de aquellos años.

Durante las décadas comprendidas entre la invención del nacionalismo por Arana y la Segunda Guerra Mundial el eje sobre el que giró la argumentación nacionalista fue la raza, eje que, por razones obvias, sería sustituido posteriormen-

te, llegando hasta nuestros días, por la lengua. En multitud de publicaciones nacionalistas, pre-nacionalistas, foralistas o eusquerófilas, llegaron a la categoría de obsesión las estadísticas e informaciones sobre todo tipo de hechos que pudiesen corroborar la superioridad racial y moral de los vascos. Porcentajes de matrimonios y separaciones, de alfabetizados, de reclusos; estaturas, pesos y pies planos de los quintos; volúmenes craneales, ángulos nasales, etc., fueron datos que los nacionalistas intentaron utilizar para probar sus afirmaciones sobre la europeidad de los vascos frente al mestizaje afroasiático que, según ellos, caracterizaría a los demás españoles. Algunas veces, sin embargo, los sostenedores de dichas tesis se llevaban algún susto. Éste fue el caso del anteriormente mencionado Biona, quien recogió una información de *Le Courrier de Bayonne et de Pays Basque* sobre un espectáculo de danza vasca celebrado en dicha ciudad francesa:

“El público experimentó la mayor satisfacción al ver ejecutar a estos jóvenes las danzas clásicas de la vieja Euskaria. Los más encantados entre toda aquella muchedumbre que contemplaba a los dantzaris eran unos soldados senegaleses que mostraban bulliciosamente su alegría cada vez que nuestros vascos ejecutaban el makil-dantza. Aguijoneado por la alegría de los senegaleses, uno de nuestros compatriotas les preguntó por qué aquella danza les causaba tan loco regocijo. Y uno de los senegaleses, señalando con el dedo a los dantzaris vascos, respondió:

–Nos gusta, nos gusta... lo mismo allá... nuestro país... Bougouni...

Este hijo del desierto exagera un poco, porque el talento coreográfico de los sudaneses no podrá compararse al de nuestros vascos, que son los más antiguos, los más ágiles, y los más elegantes dantzaris del mundo”. (17)

Uno de los más fervientes sostenedores de la europeidad vasca frente a la africanidad española fue Pantaleón Ramírez Olano, director del periódico Euzkadi, órgano oficial del PNV durante los años 30. Huido Ramírez al exilio recién acabada la guerra civil, escribió un libro titulado *Los vascos no son españoles* (18) en el que, entre otras muchas revelaciones sorprendentes, afirmó que las cántabras cuevas de Altamira, así como las francesas de Isturitz y la Mouthe, eran obra de vas-

cos a pesar de lo que afirmasen los paleontólogos, quienes habían conspirado para arrebatar a los vascos la paternidad de dichas obras maestras del arte paleolítico:

“Sin duda se quiso evitar este peligro. Y así los franceses pudieron apropiarse la civilización de Isturitz mientras los españoles se mostraban orgullosos de “su” espléndida cultura Altamirense”.

Respecto al encuadramiento racial de vascos y españoles, el vasco Ramírez no pudo ser más claro:

“Por contraposición al vasco, europeo, el pueblo español es en su principal núcleo, africano”.

Éste era el motivo por el que, según Ramírez, la recién terminada guerra civil había sido, en realidad, *“la última de las empresas lanzadas por el África contra las gentes europeas”*, pues la consecuencia de la entrada de las tropas franquistas en suelo vasco había sido que *“la nacionalidad europea más occidental del Continente ha sido conquistada por el pueblo más septentrional del África intolerable y anárquica”*.

La africanidad de los españoles se evidenciaba por doquier, por ejemplo en su folclore. Y para ello no acudió a Andalucía en busca de muestras, sino que le bastó con echar un vistazo a las vecinas provincias de Cantabria y Asturias:

“(…) africanas las cadencias de las canciones populares de Castilla; africanas y sin duda alguna, las canciones montañosas y aún más las asturianas, sus casi gemelas, a pesar de Pelayo y sus pedradores con los moros. Los guturales gorgogeos finales de estas últimas acusan el parentesco músico astur-andaluz-moro”.

Pero, elucubraciones pseudorraciológicas aparte, durante el primer tercio del siglo XX la enemistad de los menguantes foralistas y sus crecientes herederos bizkaitarras (nombre con el que se conocía más habitualmente a los nacionalistas de aquella época) hacia la vecina provincia no se disipó. En los colegios influidos por maestros de dichas ideologías se enseñaba a los niños canciones que exaltaban los fueros perdidos, el árbol de Guernica y otros elementos de la imaginaria fuerista-

nacionalista. Como demuestra esta canción, seguía vivo el recuerdo del antiforalismo de los santanderinos:

“El árbol de Guernica nunca se secará.
Si se secan las ramas, el tronco quedará.
Si se seca el tronco, sabremos qué hay que hacer:
¡Todos los bizkaitarras a pegar fuego a Santander!”.

Pero los acontecimientos bélicos iban a dirigir a los peneuvistas hacia la capital montañesa con un propósito bastante distinto: en junio de 1937, ante el avance del ejército franquista, miles de vascos, con el gobierno autónomo a la cabeza, se vieron obligados a refugiarse en la provincia vecina.

Uno de dichos refugiados fue Txomin Iakakortexarena, capellán del batallón peneuvista *Araba*, que había llegado a Santander junto con otros cincuenta sacerdotes nacionalistas. En sus memorias escritas durante los largos años de exilio describió el ambiente hostil que en dicha ciudad encontró hacia los nacionalistas vascos relacionándolo con la campaña antiforal de 1876:

“Siempre nos han tenido los santanderinos una gran inquina y ojeriza a los vascos, como cuando aparecieron todos sus perros con la inscripción en sus collares de ¡Abajo los fueros!, pero ahora, porque perdimos la guerra, nos consideraban como vendidos y traidores”.
(19)

Efectivamente, el ambiente que encontraron los nacionalistas en su breve exilio santanderino –hasta la entrada de las tropas nacionales el 26 de agosto– no fue demasiado cordial. Por un lado, la población civil de una provincia notoriamente derechista –en las elecciones de febrero de 1936 las candidaturas de la derecha obtuvieron cinco diputados, frente a dos de la izquierda– no veía con buenos ojos a quienes acumulaban las categorías de separatistas y de aliados de los marxistas. Y, por otro, sus aliados izquierdistas desconfiaban de un partido que, además de ser notoriamente derechista y clerical, había representado tan mal papel en el frente vasco y sobre el que crecían las sospechas de entendimiento con el enemigo, como se confirmaría pocas semanas después al entregarse los batallones peneuvistas a los italianos en Santoña.

El gobierno vasco, con el lehendakari Aguirre al mando, fue instalado en un chalet en las cercanías de Cabo Mayor, lo que, al parecer, fue del desagrado de los peneuvistas por las razones que se verán a continuación.

Sus relaciones con las autoridades republicanas santanderinas fueron más que problemáticas. Posteriormente escribiría Aguirre un informe al Gobierno sobre lo acaecido en el frente Norte en el que señaló que “*el recuerdo para los vascos de su estancia en Santander no tiene nada de agradable*”.

Manuel Azaña escribió en su diario el 19 de julio sobre la situación de los evacuados de Vizcaya, quienes habían sido aceptablemente acogidos en Asturias, pero no en Santander:

“Ni aun en estas circunstancias, las estúpidas rivalidades y celos provinciales ceden. Aguirre se queja de que el gobierno vasco, refugiado en Santander, padece vejaciones y desprecios. No sé bien si entre ellos se cuenta el hecho de que los hayan alojado en una casa próxima a una batería de la costa, lo que les ha valido ya algún bombardeo. Me refiere el caso, quizá para incluirlo en la lista de los desprecios, pero no lo aseguro”.

Entre dichos desprecios se encontraba el poco respeto que las autoridades republicanas santanderinas mostraban a quien reclamaba la categoría de jefe de gobierno. Aguirre se quejó a Prieto y Azaña por las “*vejaciones impropias a mi jerarquía*”. En una ocasión tuvo que soportar en el aeródromo a unos policías que, a pesar de serles mostrados sus documentos, desconocieron su representación y mantuvieron detenido su avión. El consejero de Justicia, Leizaola, envió el 17 de julio un telegrama a su camarada Irujo, ministro de Justicia en el gabinete Prieto, quejándose de este trato:

“Cuando llegue ahí Presidente nuestro infórmate previamente falta toda consideración tenida con él y acompañantes por servicios autoridades Santander. Hecho quebranta deberes respeto y comunicación directa Euzkadi con República y honores nuestros como pueblo”.

Azaña también reflejó esta reclamación en sus memorias al relatar el informe de unos delegados socialistas sobre los acontecimientos del frente septentrional:

“Están indignados por la presunción, el despego, la insolidaridad de los nacionalistas vascos y del Gobierno (...) Refieren cosas pintorescas nacidas de la vanidad pueril y de primerizo de los gobernantes vascos, en punto a honores, guardias y otras ostentaciones (Recuerdo para mí que Aguirre, entre sus quejas contra los santanderinos, me dijo que no le habían rendido honores)”.

Pero no quedaron ahí los problemas con sus aliados izquierdistas, sino que el enfrentamiento incluso llegó al asesinato. Varios peneuvistas aparecieron muertos a balazos en las cunetas y arrojados por el acantilado de Cabo Mayor, junto a otros muchos paseados derechistas locales. De ello fue testigo el general Gamir Ulibarri, comandante en jefe de las tropas republicanas de la zona Norte, quien pudo ver en persona varios de estos cadáveres, como informó el 15 de julio al Ministro de Defensa, Indalecio Prieto:

“(...) los execrables paseos que continúan y que pude apreciar viendo los cadáveres en el mar el día que estuve en Cabo Mayor dirigiendo la operación combinada de baterías, submarinos y aviones para la entrada del Habana”.

El 12 de julio Aguirre escribió una extensa carta a Negrín en la que resumía así su experiencia en Santander:

“Desde que nuestra población y el Gobierno se encuentran en Santander, a las desgracias sufridas ha habido que agregar la vejación experimentada por nuestro pueblo, que se ha visto ultrajado por toda clase de injurias y persecuciones, que han culminado en el asesinato de numerosos compatriotas nuestros, amparado por personas que ejercen funciones de autoridad en Santander”.

Explicó Gamir a Indalecio Prieto la insistencia de los peneuvistas en salir de esta ciudad. Los motivos eran varios: en primer lugar, el sordo enfrentamiento entre los supuestos aliados, pues, según Gamir, los peneuvistas no eran bien vistos en Santander, “*donde impera el españolismo ante todo*”, y donde, además, era muy activa “*la quinta columna, abundantísima en esta plaza y provincia*”. Por otro lado, Gamir señaló la sospecha de “*la masa leal y republicantísima que aquí afortunadamente existe*” sobre una posible traición de los peneuvistas, lo que podría conducir a, en sus palabras, “*un acto de fuerza contra los vascos*”.

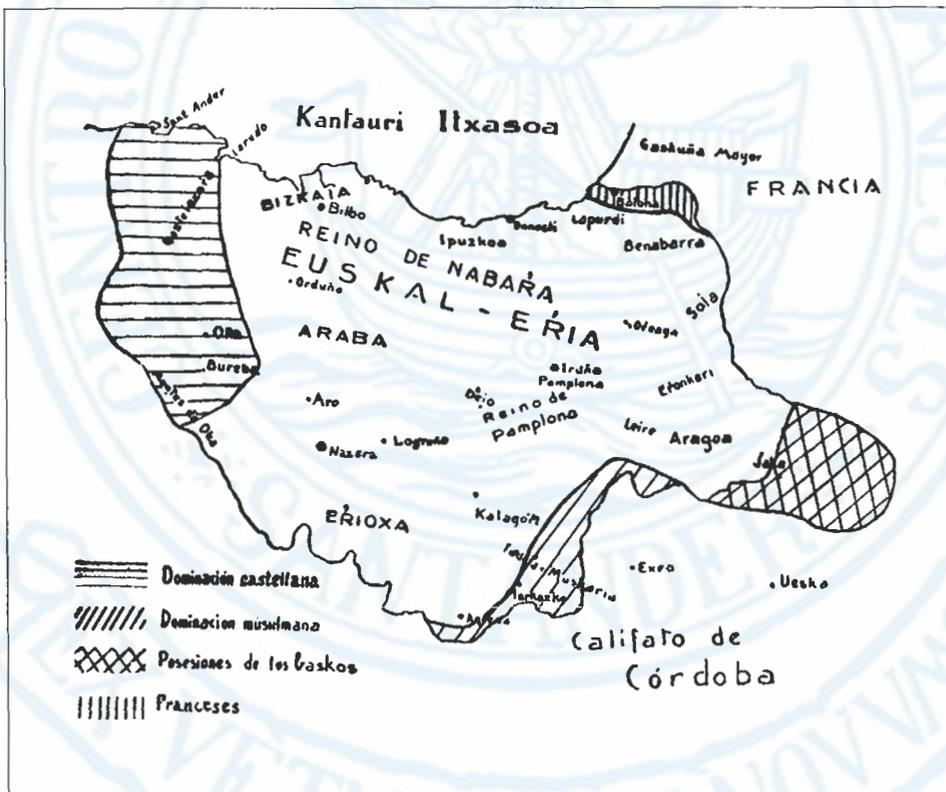
El lehendakari y los suyos no dejaron de insistir en su deseo de partir hacia otro frente, preferentemente hacia Huesca con el fin de lanzar los batallones nacionalistas contra Navarra – “*Sí. No es que tengamos el designio político de dominar-la nosotros... Pero ha sido desleal a la causa vasca. El ir sobre ella entusiasmaría a nuestra gente...*”, explicó Aguirre a Azaña–, o hacia la Cataluña de Companys, “*de posición espiritual distinta a la de Santander*”, según el mismo Aguirre.

Cantabria es Euskadi

Paradójicamente, a pesar de la enemistad hacia una provincia evidentemente hostil a los planteamientos del separatismo vasco, no han sido pocos los autores nacionalistas que han dado rienda suelta a su imaginación e incluido la provincia de Cantabria –o buena parte de ella– en la Euskalerría irredenta. Éste fue el caso, por ejemplo, de Bernardo Estornés Lasa, autor de un clásico de la historiografía peneuvista: *Historia del País Basko*, publicado en 1933. Consideraba Estornés que aproximadamente la mitad oriental de las actuales provincias de Cantabria y Burgos ya pertenecían a Euskadi en el siglo X, si bien a la sazón se encontraban “*bajo dominación castellana*”.

Algunos años después, en 1938, con la victoria franquista ya inminente, varios representantes de Esquerra Republicana y del PNV –el hermanísimo Luis Arana y Manuel de Irujo entre ellos– propusieron a los gobiernos británico y francés, a cambio de la ayuda militar y política para obtener la independencia, la creación de unas repúblicas vasca y catalano-aragonesa como protectorados de Gran Bretaña y Francia respectivamente. Las dos repúblicas serían limítrofes, pues Navarra y Aragón desaparecerían, anexionadas por aquéllas. Así explicó Luis Arana su propuesta:

“Conseguiría también para sí misma Inglaterra la posesión de la vía terrestre más corta de acceso al Mediterráneo comenzando en el Golfo de Bizcaya en Bilbao y terminando a los 400 kms. aproximadamente, en línea recta, en un puerto que a Inglaterra conviniera en el Mar Mediterráneo próximo a las Islas baleares. Su colaboradora Francia conseguiría por este hecho para sí misma con su protección a esa república latina catalano-aragonesa la supresión de toda una extensísima frontera pirenaica peligrosa y adversa para ella con una España probablemente adicta a Italia y Alemania”.



Bernardo Estornés Lasa, "Mapa de Euskadi a mediados del siglo X"
(Historia del País Vasco, Ed. vasca, Zarauz, 1933).

Tres años más tarde, en 1941, la situación había cambiado notablemente. La guerra española había concluido con la victoria del bando alzado, los nacionalistas vascos y catalanes se encontraban desperdigados por Europa y América, y los ejércitos del III Reich avanzaban en todos los frentes. Los gobiernos vasco y catalán en el exilio, convencidos de que España no tardaría en alinearse con el Eje y confiados en la victoria final de los aliados, movían sus peones ante el *Foreign Office* en busca de apoyo para cuando Franco hubiese sido derrocado. Los peneuvistas, con Irujo al frente, redactaron una Constitución de la República Vasca cuyo artículo 5º declaraba territorio propio a Navarra, La Rioja, medio Aragón y media Cantabria:

“El territorio vasco es el integrante del histórico Reino de Navarra, dividido en las regiones de Navarra, Vizcaya, Guipúzcoa, Álava, Rioja, Moncayo, Alto Ebro, Montaña y Alto Aragón. Sus límites son: al Norte, los Pirineos y el Golfo de Vizcaya; al este, el río Gállego; al Sur, el Ebro hasta Gallur y la divisoria de aguas entre las cuencas del Ebro y del Duero a partir del Moncayo en toda la extensión de ambas vertientes, y al Oeste, el cabo de Ajo”.

Este proyecto no tuvo oportunidad de cuajar porque España no entró en la guerra –salvo el envío de voluntarios de la División Azul– y no fue atacada por los aliados en 1945, contra la esperanza que alimentaron los vencidos de 1939, por lo que el régimen franquista se afianzó internacionalmente gracias a su amistad con los Estados Unidos durante la guerra fría.

Pasaron los años, y Federico Krutwig Sagredo, uno de los ideólogos nacionalistas más influyentes de la segunda mitad del siglo XX, publicó en 1962 su obra capital: *Vasconia, estudio dialéctico de una nacionalidad* (20), libro clave en el nacimiento de la izquierda nacionalista y el terrorismo etarra. En él reclamó para la Euskalerría del futuro –según criterios lingüísticos, históricos, dinásticos, toponímicos y étnicos absolutamente insostenibles– nada menos que de Burdeos a Toulouse y de Santander a Lérida. Dentro del territorio vizcaíno incluyó buena parte de las actuales provincias de Burgos y Cantabria; por lo que se refiere a esta última, toda su mitad oriental, con el Ebro, el Pas y la bahía santanderina como límites occidentales. En su enumeración de los territorios vascos explicó así la anexión de estas tierras a Vizcaya:

“Vizcaya, a la que incorporamos las regiones vizcaínas de Cuatro Villas (Montaña) y Villarcayo, hoy en día anexionadas por las provincias de Santander y Burgos”.

Además de la curiosa afirmación de que las mencionadas fuesen tierras vascas anexionadas por dichas provincias, Krutwig llegó a afirmar que los habitantes de la mitad oriental de Cantabria, desde Reinosa y Pedreña hasta Castro Urdiales, son conscientes de su condición de vascos:

“Este territorio correspondió a Navarra y, más tarde, a Vizcaya. El sentimiento de formar parte de la nación vasca ha estado y sigue estando en muchas partes de este país muy vivo, especialmente en la zona de Castro Urdiales, que está más ligada a Bilbao que a Santander. En épocas en que Santander capital era tan importante como Bilbao o quizá más, la capital montañesa sentía intensa fobia hacia la capital vizcaína, situándose entre los más furibundos antivascos. Éste era un hecho lamentable, tanto más por cuanto que ambas regiones estuvieron más hermanadas que otras muchas. Hoy, a causa del auge tomado por Bilbao con el que Santander no puede rivalizar, ha desaparecido asimismo tal antipatía, e incluso fuera de las disputas locales, cualquier habitante de esta región dirá en el extranjero que es de Bilbao, o vasco”.

La nueva Vizcaya quedaría dividida del siguiente modo:

“Vizcaya deberá ser dividida en tres federaciones, las de la Tierra Llana, la del Gran Bilbao y, por último, las Encartaciones (con la Montaña)”.

En cuanto a esta última, la explicación de Krutwig incluye hasta la nueva toponimia:

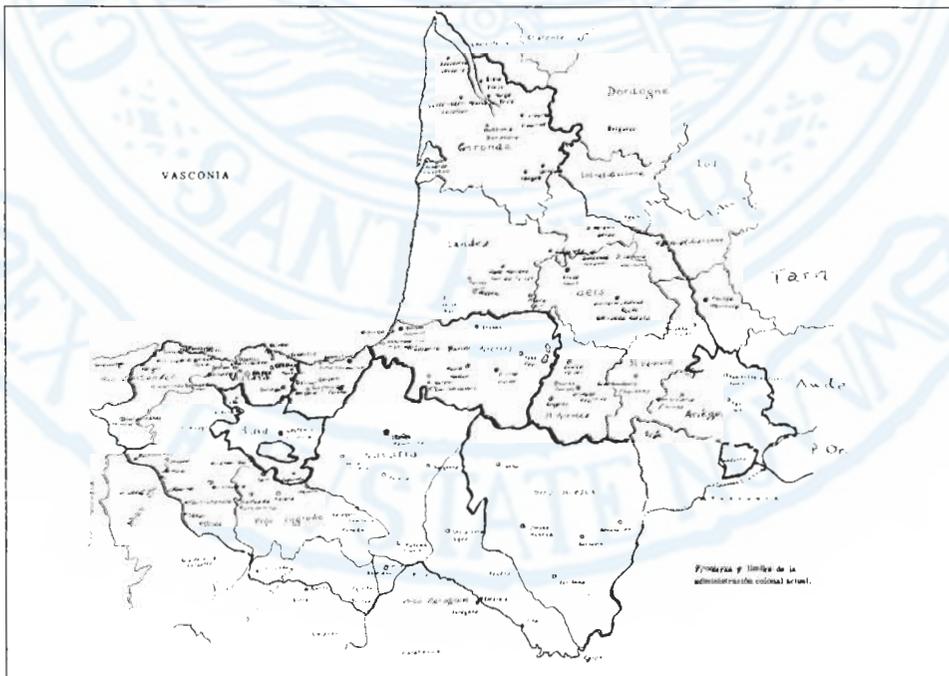
“La tercera federación es la de las Encartaciones, con Valmaseda por capital. A ella se le unirán los territorios de la Montaña (Kantauria) y de la provincia de Burgos (Barduria) que correspondie-

ron a Vizcaya y en los que rigió derecho vizcaíno. Las poblaciones mayores en esta zona serán Castro Urdiales (Urdialitz) y Reinosa (Larrainotza), ambas en Cantabria pero que correspondieron a las Cinco Villas vizcaínas”.

Todo esto fue reflejado por Krutwig en un célebre mapa representando la futura Gran Vasconia, articulada, para mejor comprensión del lector, según “*las fronteras y límites de la administración colonial actual*”:

Esta ensoñación no quedó limitada a Federico Krutwig, sino que sigue siendo sostenida por ilustres autores peneuvistas de la actualidad. Por ejemplo, el vasco-francés Jean-Luis Davant ha reproducido el mapa krutwigiano en la última edición de su *Histoire du peuple basque* (21).

En 1979 el clásico de Krutwig –publicado en 1962 en el extranjero por razones obvias– fue reeditado en España. La edición fue comentada por algunos periódicos locales de las provincias afectadas, como Huesca y Cantabria, lo cual levantó algún revuelo.



Mapa de Vasconia según Federico Krutwig.

Precisamente aquel año, durante el cual empezaban a discutirse los futuros estatutos de autonomía vasco y catalán, las propuestas anexionistas sobre varias localidades del oriente cántabro fueron numerosas. En el artículo 8º del apartado 2º del proyecto de Estatuto Vasco que en breve iba a ser negociado con el gobierno de Adolfo Suárez se preveía la agregación a la naciente Comunidad Autónoma Vasca de Treviño, enclave burgalés en la provincia de Álava, y Villaverde de Trucíos, enclave cántabro en la de Vizcaya. Tanto los representantes provinciales como los municipales rechazaron unánimemente las intenciones peneuvistas y elevaron sus protestas al gobierno de la nación.

Por aquellas mismas semanas (1 de junio de 1979) Herri Batasuna presentó una moción en el vecino ayuntamiento de Baracaldo pidiendo la retirada de la bandera española, la presencia en solitario de la ikurriña y la integración de Treviño y Castro Urdiales en el País Vasco. La moción fue rechazada por el pleno del consistorio vizcaíno pero levantó ampollas en la provincia limítrofe. La prensa cántabra se hizo eco de la polémica propuesta, especialmente la castreña. En *La Ilustración de Castro* se publicaron varios artículos comentando los acontecimientos de Baracaldo, explicando la historia de la localidad [*“Si no estuviéramos ya curados de espantos de las apetencias vascas hacia nuestra tierra, sería como para tomar a chirigota esa nueva pirueta vasca respecto a trozos entrañables de la Montaña, que siempre han constituido parte integrante de Cantabria y que siempre serán Cantabria: en este caso concreto –como en anteriores ocasiones ha sido Laredo, por ejemplo–, refiriéndonos a Castro”* (22)], o comparando Castro con Navarra [*“Salvando las distancias, parece que hoy Castro es a Santander lo que Navarra es a España: dos apetencias del Euskadi independentista”* (23)]. Todos los grupos políticos representados en el ayuntamiento castreño rechazaron tajantemente la iniciativa en su pleno del 9 de junio, en el que se proclamó la pertenencia de Castro Urdiales a la provincia de Santander, su desinterés por ser anexionada por otra región, su deseo de seguir siendo parte de la provincia de Santander, su rechazo a cualquier intromisión externa y su condena al imperialismo nacionalista vasco. Unos días después, el 17 de junio, *La Ilustración de Castro* terciaba en la polémica:

“No sabemos en este momento si nuestro Ayuntamiento ha pensado expresar su protesta o su queja o su indudable derecho a pedir el necesario respeto a nuestra definida idiosincrasia colmada de afanes

españolistas. Pero al menos, un grupo respetable de castreños cursó el mismo día de la aparición en la prensa de este singular esperpento territorial, un telegrama al Ayuntamiento de Baracaldo concebido en los siguientes términos:

“Protestamos expansionismo imperialismo vasco. Iros a la mierda”.

Nacionalismo vasco y regionalismo cántabro

En los años finales del régimen franquista, cuando el debate sobre la descentralización comenzaba a generalizarse como parte del proceso de democratización que todo el mundo sabía inevitable una vez que hubiera desaparecido el gobernante y principal sostén de un régimen que hacía ya mucho que había dejado de creer en sí mismo, surgió entre algunos dirigentes provinciales de la cornisa cántabrica la idea de crear una mancomunidad, de carácter económico mucho más que político, que englobase a varias provincias –Oviedo, Santander, Vizcaya y Guipúzcoa– con el fin de gestionar en común diversos servicios que pudieran interesar por igual a todas ellas a causa de su situación geográfica y su actividad económica. Entre los promotores de esta idea se encontraron los montañeses Modesto Piñeiro y Leandro Valle, presidente y vicepresidente de la Diputación Provincial de Santander, Augusto Unceta Barrenechea, presidente de la de Vizcaya, y Juan María Araluze Villar, presidente de la de Guipúzcoa.

Los motivos del fracaso de este proyecto fueron varios. En primer lugar, los presidentes vizcaíno y guipuzcoano fueron asesinados por ETA en los primeros meses de la transición. En segundo, los nuevos gobernantes autonómicos peneuvistas dieron inmediato carpetazo al asunto, pues no tuvieron, por razones ideológicas que no hace falta explicar, el menor interés en crear entidad regional alguna en unión con Cantabria y Asturias, y sí con Álava y Navarra. Y el tercer motivo fue el rechazo que la idea provocó entre los ciudadanos montañeses a la primera noticia que se tuvo de ella. Ello ocurrió el 13 de mayo de 1976 con motivo de un debate celebrado en el Ateneo de Santander entre varias personalidades del mundo de la política y la cultura como Fernando María Pereda, procurador en Cortes; Fernando Barreda, presidente del Centro de Estudios Montañeses; Leandro Valle, vicepresidente de la Diputación; Carlos Monje, alcalde de Torrelavega; Manuel Pereda de la Reguera, presidente del Ateneo; y Miguel Ángel Revilla, economista y dirigente del por entonces incipiente regionalismo cántabro. A este último correspondió la

tarea de lanzar al auditorio allí presente la idea, algo modificada, de crear una región que englobara, junto a la provincia de Cantabria, las de Burgos, Logroño y las tres vascas, provocando un fenomenal alboroto que convenció a los promotores de tan peculiar iniciativa preautonómica de la necesidad de olvidarse de ella para siempre.

Aparte de esta efímera iniciativa, totalmente desconocida hoy entre otros motivos por no haber podido pasar en su día ni del estado de esbozo, por aquellos mismos años de la transición y la construcción del Estado de las Autonomías el nacionalismo vasco representaría un papel de no poca importancia en el desarrollo del incipiente regionalismo cántabro, hasta entonces inexistente, y en la creación de la Comunidad Autónoma de Cantabria. Porque, aunque hoy sea un dato también muy poco conocido, el Partido Regionalista de Cantabria contó con el apoyo y la colaboración del PNV por aquel entonces liderado por Carlos Garaicoechea. Su presidente Miguel Ángel Revilla compartió mítines con el PNV y otros partidos nacionalistas, como el del País Valenciá y el canario, y pidió el voto para los partidos regionalistas y nacionalistas de cualquier región (24). Por su parte, Garaicoechea prometió el apoyo del PNV a la autonomía de Cantabria en un momento en el que no estaba aún claro el camino que habría de seguir la por entonces aún provincia de Santander, que se debatía entre la creación de una comunidad autónoma uniprovincial y su permanencia en Castilla. Además, el PNV fue el partido que gestionó en las Cortes las enmiendas estatutarias en nombre del PRC.

Pasaron los años y el expansionismo nacionalista pareció haber quedado alejados. Sin embargo, periódicamente se reavivan las reclamaciones sobre Treviño y Villaverde de Trucíos. Por ejemplo, el artículo 2.2 del por el momento hibernado *Plan Ibarretxe* intenta de nuevo lo no logrado en 1979 y establece los mecanismos para que dichos enclaves puedan incorporarse a la Comunidad Autónoma Vasca, lo que ha vuelto a generar la lógica polémica.

Y hogaño como antaño, siglo y cuarto después de aquellos tiempos en los que muchos vascos hubieron de encontrar en tierras montañosas refugio de la violencia que ensangrentaba su hogar, hoy son también muchos miles los vascos que han debido abandonar su tierra natal para acogerse en la vecina Cantabria y así huir de la violencia y de la sociedad irrespirable que ha conseguido construir la eficaz pinza conformada por el Partido Nacionalista Vasco en el poder y sus socios del Terrorismo Nacionalista Vasco en la calle.

NOTAS

(1) Archivo General de Simancas, Secretaría y Superintendencia de Hacienda, legs. 917 y 918; V. PALACIO ATARD, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*, Madrid, CSIC, 1960.

(2) M. ESTRADA SÁNCHEZ, *Provincias y Diputaciones. La construcción de la Cantabria contemporánea (1799-1833)*, Univ. de Cantabria 2006, p. 184.

(3) Sobre el mítico origen del Señorío de Vizcaya y la batalla de Arrigorriaga, vid.: J. JUARISTI, "Los mitos de origen en la génesis de las identidades nacionales. La batalla de Arrigorriaga y el surgimiento del particularismo vasco (ss. XIV-XVI)", *Studia historica-Historia contemporánea*, vol. XII, 1994, pp. 191-228; J. LAÍNZ, *Adiós, España. Verdad y mentira de los nacionalismos*, Ed. Encuentro, Madrid 2004, pp. 99-109.

(4) PI Y MARGALL, *Las nacionalidades*, lib. I, cap. X.

(5) B. DE ESTELLA, *Historia vasca*, Ed. Izaro, Bilbao 1977, p. 305.

(6) I. ANASAGASTI,

"1876- 21 de julio - 2006", http://ianasagasti.blogspot.com/mi_blog/2006/07/1876_21_de_juli.html.

(7) S. ARANA, "Errores catalanistas", *Bizkaitarra*, nº 16, 31 de octubre de 1894.

(8) S. ARANA, "Hipocresía y egoísmo", *Bizkaitarra*, nº 5, 29 de enero de 1894.

(9) S. ARANA, "Errores catalanistas", *Bizkaitarra*, nº 16, 31 de octubre de 1894.

(10) G. DE BIONA, "Las hazañas de un vizcaíno", *Euskalerraren Alde*, nº 58, mayo de 1913, p. 296.

(11) S. ARANA, "La bandera fenicia", *Bizkaitarra*, nº 31, 28 de julio de 1895.

(12) E. FLÓREZ, *La Cantabria. Disertación sobre el sitio y extensión que en tiempos de los romanos tuvo la región de los cántabros*, Madrid 1768.

(13) Vid. J. JUARISTI, *El linaje de Aitor*, Ed. Taurus, Madrid, 1998.

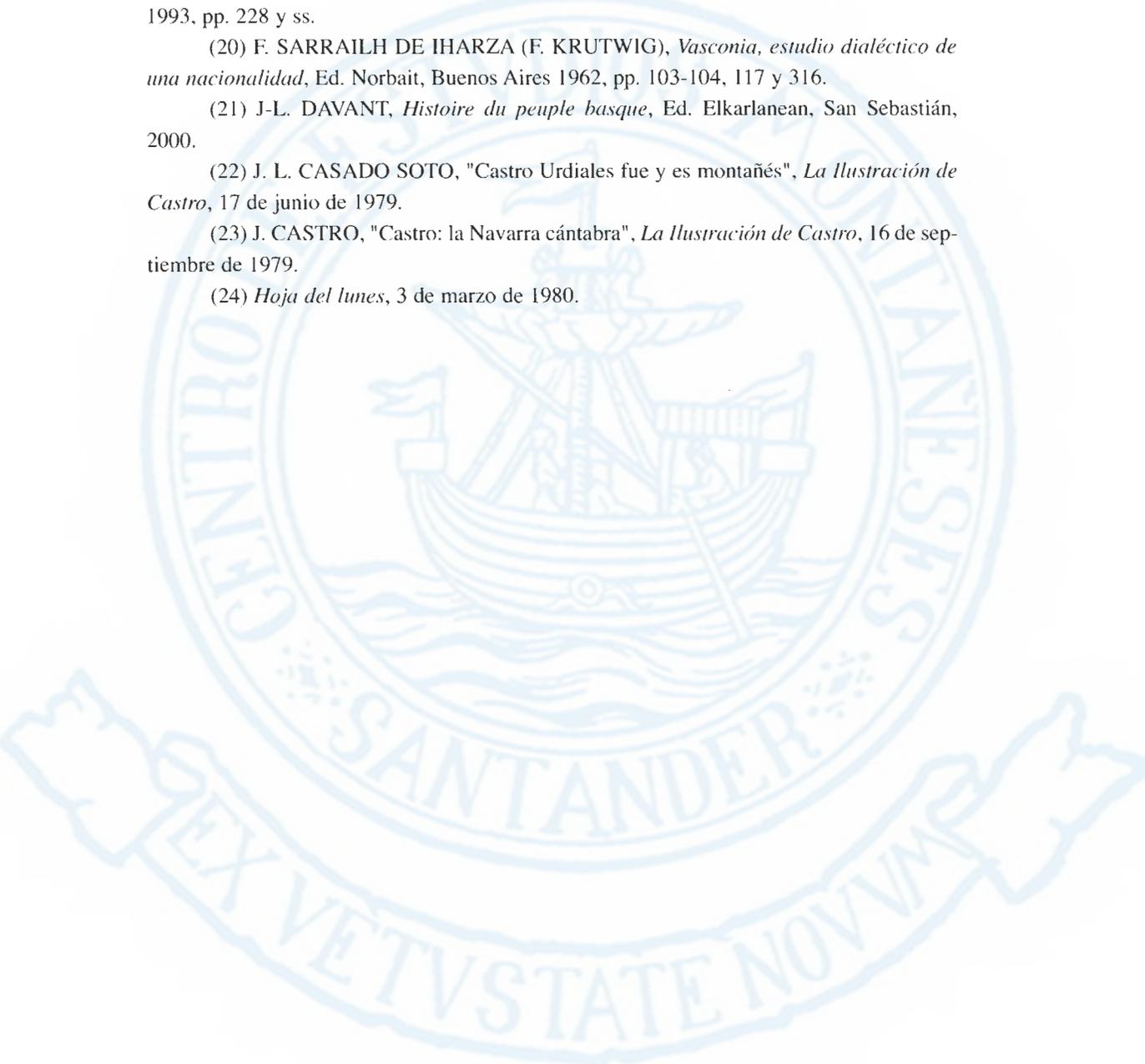
(14) J. CARO BAROJA, *Ser o no ser vasco*, Ed. Espasa, Madrid 1998, p. 319.

(15) E. J. DE LABAYRU Y GOICOECHEA, *Historia general del Señorío de Vizcaya*, lib. I, cap. VI.

(16) Sobre el vascocantabrisismo, vid.: J. LAÍNZ, *Adiós, España. Verdad y mentira de los nacionalismos*, Ed. Encuentro, Madrid 2004, 2ª edición, pp. 134-142 y 234-237.

(17) G. DE BIONA, "El makil-dantza en el Senegal", *Euskalerraren Alde*, nº 218-219, febrero-marzo de 1922, p. 81.

- (18) P. RAMÍREZ OLANO, *Los vascos no son españoles*, Ed. Gudari, 1939.
- (19) T. IAKAKORTEXARENA, *Dos ideales en la vida*, Seminario Vitoria-Gasteiz 1993, pp. 228 y ss.
- (20) F. SARRAILH DE IHARZA (F. KRUTWIG), *Vasconia, estudio dialéctico de una nacionalidad*, Ed. Norbait, Buenos Aires 1962, pp. 103-104, 117 y 316.
- (21) J-L. DAVANT, *Histoire du peuple basque*, Ed. Elkarlanean, San Sebastián, 2000.
- (22) J. L. CASADO SOTO, "Castro Urdiales fue y es montañés", *La Ilustración de Castro*, 17 de junio de 1979.
- (23) J. CASTRO, "Castro: la Navarra cántabra", *La Ilustración de Castro*, 16 de septiembre de 1979.
- (24) *Hoja del lunes*, 3 de marzo de 1980.





**PEDRO ANDRÉS GARCÍA
DE SOBRECASA
1758-1833
(Héroe de la defensa de Buenos Aires en 1807)**

AURELIO GONZÁLEZ DE RIANCHO COLONGUES
Centro de Estudios Montañeses

Introducción

En el año 1932 Mateo Escagedo y Salmón quiso recuperar la biografía de este personaje y escribió...*“bien merece este ilustre montañés que para el centenario de su muerte en 1833, se publique una extensa biografía”*. No fue así, no siempre se pueden llevar a cabo todos los proyectos. En este año 2007 se cumplen 200 años de la gloriosa defensa de Buenos Aires al frente de los Tercios Cantabros. Montañeses. El retraso no impide recuperar su historia y al mismo tiempo homenajear la atrayente figura del genealogista.

Carranceja, pueblo natal de Pedro Andrés García de Sobrecasa

El 26 abril del año 1758 en Carranceja, María Ana García de Bustamante y Blanco Velarde daba a luz a su segundo hijo al que días después, en la parroquia de San Andrés, bautizarían como Pedro Andrés. El destino que inicialmente parecía haberle asignado el papel de hijo segundón en una Cantabria pobre y sin futuro, le concedería una biografía reservada exclusivamente para algunos de sus elegidos.

Su padre Esteban Juan García de Sobrecasa y de la Guerra, hijo del labrador y zapatero Juan García de Sobrecasa y Sánchez de Bustamante y de su segunda esposa María de la Guerra y García de Sobrecasa, se consideraba una persona afortunada, labrador como su progenitor, era miembro de una familia humilde pero hidalga, habiendo heredado de ella el solar familiar y algunas posesiones y además

su feliz matrimonio con María Ana le obsequiaba con una amplia descendencia que aseguraba su continuidad, había consolidado su posición y normalizado su vida. Ella era hija de su pariente Manuel García de Bustamante.

Carranceja o Caranceja, lo leemos de ambas formas, en esos años con La Busta, Cerrazo, Cortiguera, Golbaro, Hinojedo, Mercadal, Oreña, Puente Avíos, Toparías, Ubiarco y la Veguilla conformaba la Jurisdicción de la Real Abadía de la villa de Santillana.

Era Carranceja uno de tantos pueblos de Cantabria en que el pasado tan presente y sus inamovibles costumbres frenaban y condicionaban todo atisbo evolutivo y con ello el progreso deseado para sus gentes. El futuro para aquellos que se quedaban en sus pueblos no sería muy diferente al de sus padres, al de sus abuelos, o al de remotos antepasados y solamente el ejército, la iglesia, la marcha a la capital o a los virreinos podría abrir ciertas esperanzas de mejorar. La hacienda familiar estaría reservada para el primogénito.

Ensenada (1752,) nos acerca a la situación real del pueblo, aparentemente idílica y costumbrista pero que sin embargo una lectura más crítica nos muestra una realidad dura, difícil e inmovilista. Convivían en el pueblo únicamente 41 vecinos, (aunque nos aclara que había además doce viudas que hacen seis y dos medios vecinos que es uno por lo que en total serían 48 vecinos) que ocupaban 45 casas habitables y dos arruinadas, todas libres de cargos. La mayor parte de los vecinos eran labradores, (muchos de ellos también zapateros) que atendían a las labores de sus tierras, todas de secano y que se reducían a heredades labrantías, huertos de hortalizas, prados segaderos, pastos tiesos y montes. Rentabilizaban sus árboles frutales que eran manzanos, perales, nogales, melocotonares y castaños y recogían maíz, alubias, lino en rama, linaza, miel, queso, lana, hierba y frutas de los árboles. Su mínima ganadería se reducía a los bueyes de labranza, vacas de huelgo, novillos, ovejas, burros, carneros, cerdas y cerdos.

Las principales y más pujantes fuentes de producción partían de los dos molinos harineros sobre el Saja que molían todo el año y también de los veintiséis pies de colmenas que producían miel.

Los vecinos alternaban en una taberna que también vendía tabaco y las mujeres adquirían algunos géneros de paño en una única tienda de especería y mercería.

La iglesia parroquial de San Andrés y dos ermitas a San Roque y a San Esteban atendidas por un cura capellán impuesto por el abad de Santillana proporcionarían la ayuda espiritual necesaria.

El pueblo o el común debía de satisfacer sus impuestos sobre las tierras del término que pagaría al Ilustre Cabildo de la Colegial de la Real Abadía de la villa de Santillana (el diezmo de todos los frutos exceptuando el de la hierba y alubias y lo mismo las primicias con que contribuyen cada vecino a razón de tres celemines de maíz -de cada vez- por el que tiene labranza completa, dejando de ambos productos una cuarta parte para el cura capellán sirviente) El común en esos años se obligaba además con varios censos que debía satisfacer a diferentes particulares.

Cien años después la situación no ha cambiado demasiado. Madoz explica que este pueblo orillado al Saja, que disfruta de un clima sano y del que no se conocen más enfermedades comunes que algunos catarros y tercianas, mantiene aún una población de 50 vecinos y 250 almas y al igual que un siglo antes se cuentan 50 casas incluidas las del barrio de San Esteban. La iglesia parroquial de San Andrés es servida por un cura y además existe tres ermitas San Roque, el Angel y San Esteban.

El terreno es de buena calidad y en él se produce maíz, alubias hortalizas, fruta de toda clase y buenos pastos. Los montes están cubiertos de robles y otros arbustos. Se cría ganado vacuno, lanar y cabrío, se cazan jabalíes y lobos y se pescan salmones anguilas y truchas en las aguas del Saja que es cruzado por una barca para facilitar el tránsito de los vecinos. Los caminos son locales y recibe la correspondencia de Santillana por baligero los lunes jueves y sábados y sale los martes, viernes y domingos. Madoz además da un signo de modernismo cuando dice que la mayor parte de los hombres salen para algunos pueblos de Castilla durante el verano a ejercitarse en el oficio de obra prima y las mujeres se ocupan en tejer lino del país. A pesar de todo, muy poco había cambiado en un siglo este lugar.

En la actualidad Carranceja cuenta con casi 300 habitantes y conforma el municipio de Reocín con Barcenaciones, Cerrazo, Golbardo, Helguera, Puente San Miguel, Quijas, Reocín, San Esteban, Valles, Veguilla y Villapresente.

Pedro Andrés García de Sobrecasa

Esteban García de Sobrecasa y María Ana García de Bustamante se habían casado en 1751 y pronto los hijos llenaron de alegría el hogar. Juan Angel el heredero, Pedro Andrés, Petra, Jacinta Mariana, María Teresa, Josefa, Francisco Esteban, Esteban Miguel y Ana María la más pequeña que nacería en 1774.

Los ancestros de los Sobrecasa estaban enraizados en Carranceja desde muchas generaciones atrás. Escagedo escribe que tenían su solar en el barrio de San



Pedro Andrés García de Sobrecasa.

Esteban y en él una casa de piedra de sillería y blasonada aunque refiere que esta casa ya no existe y la actual más moderna sería construida posteriormente y en ella nacerían Pedro Andrés y sus hermanos. Los blasones de los Sobrecasa y los Bustamante ennoblecen su fachada.

En la genealogía de los Sobrecasa encontramos diferentes y destacados apellidos locales, probablemente segundones, como los Quijano, Barreda, Rivero, Velarde, Arce, Valle, Guerra y Bustamante, estos dos últimos repetitivamente en las diferentes ramas de su genealogía una y otra vez.

En el siglo XVIII en nuestra región, continuaba una situación social y familiar no diferente de siglos anteriores y dependiente de la figura del mayorazgo, heredero del patrimonio familiar y que condicionaba a los segundones a abrirse un difícil camino buscando las oportunidades que su condición les negaba en el ejército, en la corte, en los virreinos, en la iglesia o quizás en un ventajoso matrimonio en el que la dote y posesiones de la esposa consolidasen su decadencia.

Y este guión, no demasiado diferente al de otras familias de nuestra región, parecía representarse con exactitud en los Sobrecasa cuando el destino decidió cambiar los papeles protagonistas. En ocasiones algunas circunstancias, en algún caso imprevistas, trascienden más allá del propio hecho y pueden cambiar y reescribir el destino. La pronta y desgraciada muerte de Juan Angel, el mayor de los hermanos, vendría a trastocar el orden e importancia de esos papeles y el guión de protagonista que el destino le reservaba pasaría a Pedro Andrés.

Y aunque nos ocuparemos principalmente de Pedro Andrés, diremos que Francisco Esteban, el segundo de los hermanos decidió, siguiendo los pasos de

otros montañeses, buscar en las lejanas colonias un mejor futuro y la fortuna, de su parte, le llevaría a alcanzar una cierta prosperidad y bonanza ostentando el importante puesto público de Ministro de las Reales Cajas de Potosí. El segundo de los Sobrecasa contrae matrimonio con Gertrudis de Nestares y Marín y para siempre vivirá en ese país donde otras generaciones le perpetuarían.

Los otros hermanos, mucho más jóvenes, quedaron en el pueblo al cuidado de sus padres y del patrimonio, casando Esteban con María Pérez de Bustamante y de la Guerra y Miguel con Catalina García de Bustamante. Las hermanas buscarían asimismo en el matrimonio consolidar su posición.

Pedro Andrés se había convertido en primogénito y por ello predestinado el primer capítulo de su biografía. Futuro heredero del solar familiar, ingresa en la carrera militar y parece que los designios del destino se le presentaban favorables.

En el año 1776 con apenas 18 años y con su recién estrenado empleo de alférez de ingenieros, Pedro Andrés embarca en Cádiz, según Escagedo en la fragata Santa Clara, formando parte de la expedición militar mandada por el teniente general Pedro de Cevallos Cortés (1) que llevaba una clara misión de recuperar las colonias españolas de Río Grande, Santa Catalina y Sacramento que habían sido tomadas por los portugueses.



Casa familiar de los García de Sobrecasa en Carranceja, Cantabria.

Enrique Barba, autor de un excelente trabajo sobre Cevallos da otros datos diferentes y explica que efectivamente el 23 de abril de 1776 parte de Cádiz rumbo a las colonias una flota compuesta por cuatro navíos y un transporte; el Panteón, San Pascual Bailón, el Begoña, la fragata Nuestra Señora del Carmen que fue sustituida por Nuestra Señora de Belén y el transporte San Julián. Este autor no menciona la fragata Santa Clara. Llegarían a Buenos Aires el 4 de noviembre.

En la mitad del siglo XVII Portugal intentaba aumentar su acervo colonial en un territorio en que la supremacía española era incuestionable. En el año 1680 el Maestre de Campo Manuel Lobo fundó en dominios españoles la Colonia del Sacramento (2) iniciándose a partir de entonces una serie de litigios diplomáticos e incluso militares que motivarían la expedición de Pedro de Cevallos con la misión de recuperar el territorio y la hegemonía.



Pedro de Cevallos, primer Virrey del Río de la Plata.



Escudo de la familia García de Sobrecasa.
(Carmen González Echegaray)

En el año 1780 Sobrecasa es destinado a la guarnición de Buenos Aires (3) como capitán de las milicias de Infantería y en los años siguientes ocupará diferentes empleos de responsabilidad como Receptor de Penas de la Cámara de la Real Audiencia o Escribano Real y de las Reales Rentas de Tabacos y Naipes o miembro de la prestigiosa Santa Hermandad de Caridad de Buenos Aires o miembro del Juzgado General de la Real Audiencia y de la Dirección General de la Renta.

Casa en el año 1783 con Clara María Coelho de Ferreira y Freyre de Landien (4), criolla portuguesa, naci-

da en Buenos Aires en 1761, naciendo de este matrimonio Manuel José, María Anastasia, Francisca Magdalena, José Valentín, María Manuela, Rafael Sabino José, Pedro Andrés y Josefa Ramona.

Pero el hecho por el que ha merecido pasar a la historia argentina y ser recordado en nuestra Comunidad, se debe a su actuación en el año 1806 defendiendo Buenos Aires del ataque de los ingleses al frente de un batallón denominado "Tercio de los Montañeses Cántabros" tal como a continuación recordaremos.



Primer ataque de los ingleses a la ciudad de Buenos Aires.

Los Tercios Montañeses Cántabros. 1806.

Las crisis nacionales españolas que se suceden desde el siglo XVII, secundarias a particulares circunstancias políticas que se sucedían, repercutían en la defensa del virreinato lo que motivaría una reorganización militar. La insuficiencia de la milicia ordinaria y disciplinada encargada de la defensa de aquellas localidades hizo que se crease otra nueva milicia voluntaria integrada por los ciudadanos civiles que en caso necesario tomarían las armas.

En el año 1806 se produjo el ataque británico a Buenos Aires realizada por el Comodoro Home Popham consiguiendo conquistar la ciudad. Santiago de Liniers y Bremond (5) prestigioso militar encabezó el contraataque expulsando a



Santiago de Liniers
y Bremond.

los ingleses muy poco tiempo después y Liniers, héroe popular, fue nombrado virrey de Buenos Aires.

Una de las principales preocupaciones del nuevo virrey fue prevenir un nuevo ataque británico que sin duda se produciría y por ello, en agosto de 1806, formalmente organizó las nuevas Milicias Urbanas Voluntarias que reforzarían a las ordinarias y por ello explicaba a los bonaerenses... *“Uno de los deberes más sagrados del hombre es la defensa de la patria que lo alimenta; y los habitantes de Buenos Aires han dado siempre las más relevantes pruebas de que conocen y saben cumplir con exactitud esta preciosa obligación. La proclama pública del 6 del corriente convidándolos a reunirse en cuerpos separados y por provincias, ha exitado en todos el más vivo entusiasmo, y, ansiando por verse alistados y condecorados con el glorioso título de soldado de la patria, sólo sienten los momentos que tarda en realizarse tan loable designio. Con este objeto, pues, penetrando de la más dulce satisfacción por lo nobles sentimientos que les anima, vengo en convocarlos por medio de ésta, para que concurran a la Real Fortaleza, los días que abajo irán designados, a fin de arreglar los batallones y compañías, nombrando los comandantes y sus segundos, los capitanes y sus tenientes a voluntad de los mismos cuerpos; a los cuales presentaré en aquel acto un diseño del uniforme que precisamente deben usar, si ya no le tuvieren elegido.”*

“Los días señalados para la concurrencia en el Fuerte son a las dos y media de la tarde, a saber:

Catalanes, el miércoles 10 del corriente

Vizcaínos y cántabros el viernes 12

Andaluces, castellanos, levantinos y patricios el lunes 15

Ninguna persona en estado de tomar las armas dejará de asistir sin justa causa a la citada reunión, so pena de ser tenida por sospechosa y notada de incivismo, quedando en tal caso sujetos a los cargos que deban hacerseles.

Buenos Aires, 9 de septiembre de 1806.

Santiago de Liniers.

El 18 de septiembre se crea oficialmente el Tercio o Cuerpo de Cántabros Montañeses, constituido por los vecinos nacidos u oriundos de la Montaña que vivían en la ciudad, nombrando comandante a José de la Oyuela y segundo comandante a García de Sobrecasa. El 9 de noviembre los voluntarios montañeses junto a la legión de los Patricios, reciben la bendición en la catedral siendo los norteños honrados con el privilegio de combatir en la vanguardia de los demás cuerpos y encargados junto a los Patricios de custodiar el estandarte de la ciudad.



Defensa de Buenos Aires, la noche del 2 al 3 de julio.

El segundo ataque británico a Buenos Aires. 1807.

La estrategia defensiva diseñada por Liniers fue sin duda acertada pues el 28 de junio del año 1807 se produjo el nuevo y esperado ataque inglés. Liniers con prontitud respondió el asalto desplegando su línea defensiva de tal forma que el ala derecha sería defendida por la División Balbiani, el centro por la División Elio, el



Santiago de Liniers y Bremond

ala izquierda por la División Velasco y en la reserva se mantendría la División del también montañés Gutiérrez de la Concha (6), en la que se mantendría el Tercio de Montañeses junto con los Dragones, el tercer batallón de Patricios y la compañía de Miñones. Sumaban un total de 1580 hombres y tras un primer enfrentamiento con las fuerzas inglesas en los corrales de Miserere, la división de Balbiani, junto a la reserva de Gutiérrez de la Concha se ven obligadas a retroceder desde sus posiciones del Riachuelo hasta la Plaza Mayor.

El 5 de julio el coronel García de Sobrecaza recibe la orden urgente de organizar con su Cuerpo los cantones del sector izquierdo del dispositivo de defensa de la Plaza de Buenos Aires, situándose sobre las calles Belgrano y Defensa cercanas a la Iglesia de Santo Domingo donde los ingleses mandados por el general Craufurd se habían

hecho fuertes. Los Tercios Cantabros Montañeses deben asumir a partir de entonces un papel decisivo en la defensa de Buenos Aires como es explicado por su coronel Pedro Andrés García Sobrecaza.

“El enemigo, perdida toda esperanza de posesionarse de la plaza, forzó una puerta auxiliar del convento y ocupó los claustros e iglesia, las alturas, bóvedas, coro y torre, desde donde nos hacía un fuego dominante y cierto, a cubierto de los muros, y aun parapetado de colchones y muebles, en los pocos flancos que podíamos descubrirle.

El obús fue adelantado desde la plaza Chica hasta la altura de la actual calle Venezuela, protegido por el fuego de una compañía de Cántabros, apoyados por la 2ª Compañía de Cántabros del Teniente José Gabriel Oyuela, comenzando entre todas estas fuerzas un intenso fuego de fusilería y de cañón que batían los cuatro costados del convento. De ésta manera los británicos se encontraban rodeados por las fuerzas criollas.

A las 13:00, en el mediodía, Craufurd diseñó una maniobra para poder revertir una situación que se tornaba desesperante por momentos. Su plan era enviar dos columnas para tomar el obús que tanto daño estaba haciendo a sus tropas atrincheradas en el Convento. El Mayor Trotter y el Coronel Guard fueron los designados para cumplirlo. En su breve trayecto hacia el objetivo, ambas columnas fueron destrozadas por una lluvia de balas disparadas desde todas las azoteas. Trotter fue muerto y su columna, completamente aniquilada. Guard perdió 56 hombres “en dos o tres minutos”. A las 16:00, ya sin opciones, Craufurd se vio obligado a capitular.



El general Craufurd

En el convento de Santo Domingo las unidades británicas al mando del general Craufurd y del teniente coronel Denis Pack, se rinden en su totalidad ante el cuerpo de Montañeses y Patricios.”



Ataque del Tercio Cántabro Montañés a la iglesia de Santo Domingo.



Coronel García de Sobrecasa.

Tras la batalla García de Sobrecasa remite a Liniers el parte de guerra y circunstancias que se desarrollaron en la defensa de la línea del sur y rendición de la brigada del general Craufurd.

Señor general en jefe: "En cumplimiento de la orden V. E. del 8 del corriente, para que a la posible brevedad pase a esa superioridad una razón de muertos, heridos y dispersos en el cuerpo del mi mando, y otra de todos los oficiales de él, con especificación de las acciones en que cada uno se haya distinguido, debo exponer: Que los capitanes 1º, 2º y 4 del batallón cántabros no se hallaron a la cabeza de sus compañías. El primero y último por ser miembros del cabildo, y el segundo

por haber expuesto antes de salir a campaña estar en comisión reservada de V. S. "Los respectivos puestos en estos oficiales han sido desempeñados por sus tenientes don Joaquín Gómez Somanilla, que murió en la acción; don Manuel José García, y don José Gabriel de Oyuela, bajo cuyas órdenes estuvieron dichas compañías hasta rendir al enemigo. "El capitán de la tercera don Fernando Días de la Riva se mantuvo al frente de ella con igual valor y constancia, y según sus posiciones, respectivamente uniformaron la defensa, excediéndose a sí mismo en valor, por un transporte de entusiasmo de amor al rey y a la patria, casi con desprecio de sus vidas, procurando inflamar a los soldados de su mando, de tal manera que les fue necesario trabajar más en precaverlos del riesgo que en conducirlos al combate.

Luego que este batallón se replegó a la ciudad con la primera división del ejército a las diez de la noche del día 2, guarneció la plaza, y el 3 se le destinó a defender la calle y entradas del barrio de Santo Domingo, Hospital de Belén y San Francisco, ocupando las azoteas que norte-sur, eran de avenida para el enemigo.

El 4 se me dio comisión para hacer una cortadura o zanja que evitase la

entrada a la plaza de armas, que con parte de mi tropa di terminada a las cuatro de la mañana del 5; y restituida esta tropa a sus puestos, bien municuada toda, y con auxilio de granada de mano (cuyo uso se les hizo entender en el día anterior), quedaron esperando el momento de emplearse según sus deseos.

En efecto, a las seis, y a los movimientos del enemigo anunciaron su ataque general, y como a las seis y cuarto se presentó una columna de cazadores rifles, como de 400 hombres, que ordenó su marcha de diez de frente, a atacarnos y ocupar la plazuela de Santo Domingo. La fuerza del batallón, prolongada en las azoteas del preciso paso del enemigo por derecha e izquierda, y alguna de frente, reservó sus fuegos, según se lo ordené, hasta el preciso momento de estar bajo de nuestros tiros, y llegado éste, se efectuó con tanta viveza y acierto, que a la segunda descarga, se replegó el enemigo, dejando la calle cubierta de heridos y muertos. Repitió su empeño otra más numerosa columna de diversos cuerpos de infantería que vimos formar como a 400 varas de nuestra posición, que con el mayor denuedo vino a atacarnos, y la ejecutó con valentía, hasta el punto de la primera, en que, a pesar de los esfuerzos de sus bravos y valientes oficiales, muertos éstos, se retiraron en desorden, con más numerosa pérdida, abrigándose de los muros del convento de Santo Domingo, que los separaba de nuestros fuegos.

Luego formó otra columna de diversas tropas en la plazuela del Hospital de Belén, que, más cauta que las anteriores, emprendió desde aquel punto su ataque por derecha e izquierda, haciéndonos un vivo fuego, a que no se contestó hasta tenerlos bajo el nuestro, y entonces se les castigó su osadía, como a los anteriores, pues retirándose en desorden buscaron el mismo abrigo. “A poco tiempo de esta retirada vimos reunirse aquellas tropas a otras, que de la parte del Oeste venían a aquel punto, que lo era de reunión, las cuales conducían un pequeño cañón, y una bandera o gallardete de división, y que sólo trataron de salvar la bocacalle, para reunirse con las demás, refugiadas a espaldas del convento. “El enemigo, perdida toda esperanza de posesionarse de la plaza, forzó una puerta auxiliar del convento y ocupó los claustros e iglesia, las alturas, bóvedas coro y torre, desde donde nos hacía un fuego dominante y cierto, a cubierto de los muros, y aun parapetado de colchones y muebles, en los pocos flancos que podíamos descubrirle. “Abrieron mechinales para asegurar mejor sus tiros, de que resultó ser inmediatamente muerto el teniente de la 1° compañía don Joaquín Gómez Somanilla con varios soldados, y heridos otros.

En este estado, me pareció oportuno mandar retirar a la posición de la 4°

compañía, a la 1° y 3°, por hallarse más dominadas y expuestas a ser totalmente sacrificadas.

Aquella lo ejecutó prontamente, y ésta, que mandaba el capitán Díaz, tuvo que abrirse paso por su retaguardia avanzando al enemigo, que ya le dominaba por su espalda desde una azotea inmediata, a la cual atacó, e hizo trece prisioneros, entre ellos tres oficiales, y, evacuado así el paso, se reunió inmediatamente a su cuerpo este capitán, con la vigilancia que le es propia. "El batallón continuaba su activo fuego, y con él obligaba al enemigo a no salir de sus trincheras, pero siendo necesario, o sufrir una pérdida lamentable, o abandonar un punto tan interesante, para evitar estos extremos, se hacían precisos nuevos auxilios, especialmente de artillería, con que batir las puertas del convento, y avanzarle, a cuyo fin dirigí a V. S. los partes correspondientes, y como éstos no llegaban con la presteza de mi deseo, en medio del fuego enemigo ocurri personalmente a la plaza en solicitud de cañones, que se me franquearon con las órdenes más expresivas para batir el convento.

Volví prontamente a mi puesto, en donde se hallaba el fuego en la misma actividad que le había dejado, y dispuestos los oficiales para quebrantar las puertas del convento y avanzarle, de cuyo ardor y temerario arrojo los separé haciéndoles entender que no habían podido observar las fuerzas que el enemigo tenía en aquel punto, que esto se verificaría luego que llegase la artillería que había solicitado y venía marchando. "En este intermedio nos propusieron los enemigos tres señales de parlamento resultaron falsas, con cuyo arbitrio lograron, en el primero, que salí a contestar, matarme un soldado que estaba a mi lado, y la continuación de su fuego me obligó a retirarme. Intentaron con señales más expresivas de rendirse, y entonces dieron muerte al teniente de la tercera compañía don Francisco Maderna y a cuatro hombres más, bajo del mismo pérfido engaño.

Continuaron su vil y cobarde proceder, y a pesar de mis exposiciones, no pude arredrar al primer edecán de V. S. don Baltasar de Noguera, de que se presentase a contestar la señal parlamentaria, y fue en el momento víctima cruel de la mala fe de aquellos procederes.

Continuaba el fuego sin intermisión, y habiendo dispuesto colocar el cañón en auxilio de una huerta que descubría francamente las alturas, coro y torre del convento, se situó en ella protegido de la fusilería, y el obús, que en igual auxilio se había colocado en otro punto, de acuerdo con el capitán don Bernardo Pampillo, rompieron el fuego a la señal que habíamos acordado. El cañón corres-

pondió a nuestros deseos, porque precipitó con la metralla de las alturas y torre muchos de los enemigos. El obús se vió precisado a retirarse por estar sin reparo alguno a los fuegos del enemigo.

Terminaron los falsos parlamentos con el regidor don Miguel Fernández de Agüero, capitán de la 1^o compañía, que por atenciones públicas no había podido cubrirla, ni acercarse a ella por los fuegos que lo impedían, y se reunió a cuatro hombres del cuerpo, que se hallaron dispersos entre los fuegos de los falsos parlamentos, y otros voluntarios que lo acompañaban, con cuya partida batía al enemigo, alojado a espaldas del convento, donde conservaba el pequeño cañón de que arriba se ha hablado. Este capitán se acercó demasiado confiado al parlamento que lo llamaron, y estando en la conferencia de su rendición, burlaron su buena fe y le hicieron fuego a metralla y de fusilería, con la que mataron ocho hombres e hirieron seis, incluso el tambor parlamentario, salvando dicho capitán por la cuadra, o manzana opuesta, con los que pudieron seguirle, horadando paredes y pasando sobre tejados al descubierto de los fuegos enemigos. Hasta lograr situarse en una azotea, desde donde continuó sus fuegos y defensa, con daño cierto del enemigo.

Esta escena que presenciábamos (sin poderla remediar), a distancia de 140 pasos, avivaba nuestro empeño, y siguiendo sin intermisión los fuegos, se aumentó la ventaja de haber substituido al obús, alguna artillería del Fuerte, que descubría parte del convento. El obús fue después sostenido por la partida del capitán Agüero, y parte de la compañía de Granaderos Provinciales, y conducido a atacar por la espalda del convento, al enemigo allí apostado; de modo que ya el general Craufurd se consideró sitiado por todas partes, y que la artillería ponía sus miras en sepultarlo con las tropas de su mando bajo las ruinas del convento.

Y por lo tanto, asomó en todos los puntos de altura banderas parlamentarias, que V. S. le permitió por medio del señor general de división don Francisco Xavier Elío, y quedó prisionero de guerra a las cuatro de la tarde; teniendo este cuerpo la satisfacción de poner en segura custodia su persona, la del coronel Dionisio Pack, a 26 oficiales, 965 soldados de tropa escogida, con 76 heridos, después de diez horas de un continuado fuego, y de haber sufrido con constancia todo el ardor y extraordinarios esfuerzos de esta numerosa y escogida columna, y de sus acreditados y expertos jefes y oficiales, cuya energía al frente de sus tropas imponía y las obligaban al sacrificio, a pesar de los más horrorosos estragos.

Me ha sido forzoso detallar la situación del enemigo, en superioridad en

fuerzas, y la que ocupaba nuestro tercio, para dar una pequeña idea de la valentía, intrepidez, generoso amor y celo, por el servicio del rey y de la Patria, de nuestros oficiales y soldados, porque, siendo casi indivisible la acción de todos y de cada uno, por haber operado siempre unidos y de acuerdo, menos en aquellos cortos momentos que era forzoso tomar, para abrirse paso, y que como por más precioso adorno correspondió el resultado, aun en la misma necesidad, para volver a unirse, queda hecha la sencilla relación de la acción individual, y general de oficiales del cuerpo, para que usted se digne recomendar a S. M. tan distinguidos servicios. Debiendo añadir que los oficiales mantuvieron sus puestos con la mayor serenidad y valor, mandando al descubierto de las balas de una manera que con su presencia desafiaban al enemigo y a la muerte que éste les ofrecía, sin que los cadáveres de los compañeros que morían a su lado, sirviesen más que de nuevos motivos o para avivar el axioma entre ellos establecido de morir con gloria o vencer. Los heridos imposibilitados y arrastrándose por las calles y azoteas, ocultaban unos sus heridas mortales, y otros negaban su propia sangre, esforzándose en decir que no era nada. Hubo quien, como don Juan Rosa Alvarez, soldado de la 4^o compañía, me pidió le cargase el fusil, por tener el brazo roto de un balazo enemigo, para continuar sirviendo hasta el último momento.

La subordinación de este tercio, que tan distinguida fue en esta acción, ha sido obra de la conducta y moderación con que los capitanes, comandantes de compañía y demás oficiales del cuerpo se han conducido y sabido comportar con una tropa, obligándola por el honor que es característico a los individuos de que se compone, más que por las obligaciones generales a que está ligado el soldado, sacando el ventajoso partido que debe immortalizarnos, en haber sido defensores de esta capital, el memorable día 5 de julio, en cuyo ataque general tan singular parte han tenido, por la gloria de las armas de S. M. triunfado del orgulloso y poderoso bretón, en aquel mismo momento que consintió arrancarnos de la denominación de nuestro monarca para imponernos su tiranía.

Buenos Aires, julio 15 de 1807.

“Pedro Andrés García

“Señor capitán general don Santiago Liniers y Bremond

Es copia - Manuel R. García”



Reconquista de Buenos Aires, óleo de C. Fouqueray (1806).

Santiago de Liniers reconoció y así lo hizo saber la decisiva actuación de Sobrecasa y sus voluntarios... *“que inmediatamente las tropas de este batallón pasaron a recibir y guarnecer la dicha plaza de Montevideo, continuando este Comandante (García de Sobrecasa) en emplear su celo por el mejor servicio levantó y uniformó a su costa una compañía de granaderos que guarnece esta plaza...”*

El 19 de julio se celebra en la Catedral de Buenos Aires un *Tedeum* en conmemoración de la victoria. El Cuerpo de Montañeses se presenta con sus banderas y el estandarte del 71 que fue recapturado por el heroico soldado montañés de dicho cuerpo Manuel Pernía, tal como informa Sobrecasa.

“Últimamente debo añadir que retomamos al enemigo una de las banderas que había ocupado en la Iglesia de Santo Domingo de donde la había sacado y tremolado en lo alto de la bóveda, como lo ejecutó en todos los otros puntos que llegó

a poseer aquel día en la Ciudad, y de que di aviso a Vuestra Señoría ofreciendo continuar la dedicación a Nuestra Señora del Rosario, reiterando la ofrenda con respecto a la intención de Vuestra Señoría en la primera conquista de este pabellón.

Excelentísimo Señor: Los cadetes don José Valentín García (este era su propio hijo apellidado García Ferreira), don Vicente Díaz y don Manuel Pernía, que el primero lo es de la Compañía de Granaderos, el segundo de la tercera, y el último de la cuarta sirven en el Batallón de mi mando sin prest, ni paga, desde su creación, han desempeñado todas las funciones del servicio con recomendable conducta, amor y celo por el servicio, se hallaron en la defensa gloriosa del cinco de julio de con el mayor valor, y entusiasmo al frente de los enemigos, y el último tomó la bandera enemiga tremolada en las bóvedas de Santo Domingo, y considerándolos a todos acreedores a que se les premie su mérito con el grado de subtenientes sin sueldo agregados a sus compañías, y con opción a las respectivas vacantes espero que Vuestra Excelencia se digne dispensarles los correspondiente títulos, a nombre de nuestro Augusto Monarca el Sr. D. Fernando Séptimo, y por su exaltación al trono. Igual gracia suplico a favor del distinguido don Hipólito Velasco que permanece gravemente herido del combate y anhela por esta distinción en premio de sus servicios, sin embargo de las pocas esperanzas que dan a su vida los facultativos que le asisten.

Buenos Aires y septiembre 1º de 1808.

Excelentísimo Señor. Pedro Andrés García.

El 20 de agosto Liniers destaca en un informe, que envía a España, la relevante conducta de los montañeses cántabros y de su jefe el Coronel Pedro Andrés García de Sobrecasa, lo que valió a éste la asignación de primer Comandante, otorgándosele también un premio en tierras.

Pero no había acabado aquí la actuación de Sobrecasa y su Tercio de Montañeses pues en noviembre de 1808 los comandantes de la Legión de Patricios y de los Tercios de Cántabros Montañeses, los coroneles Cornelio Saavedra y Pedro Andrés García de Sobrecasa previenen al Virrey Liniers de un probable golpe sedicioso con el que el rico comerciante Martín de Alzaga al frente de los Tercios de Vizcaínos, Gallegos y Catalanes pretendía destituirle.

Se produce el levantamiento y las tropas sublevadas ocupan la Plaza Mayor, el Cabildo y las casas del Ayuntamiento. Saavedra que con los tres batallones de su

cuerpo penetra en el Fuerte y Sobrecasa con 100 artilleros establece un tren volante de ocho piezas de artillería. Tras diferentes alternativas las tropas fieles consiguen frenar el levantamiento contra Liniers. Canales recuerda asimismo la actuación del brigadier de la Armada Joaquín de Molina

El año 25 de mayo de 1810 se produce la Revolución de Mayo, estableciéndose la Junta Provisional Gubernativa que es apoyada por el coronel Sobrecasa y el batallón de Montañeses, en 1815 se consolidó la ruptura entre España y su colonia con la independencia de Argentina, iniciándose nuevos tiempos para un nuevo y joven país.

Aquel mismo año de 1810 se refrenda el empleo de Comandante General del heroico Tercio Cántabro iniciando a partir de esta fecha una intensa actividad geográfica, estadística y topográfica lo que le convierte en el primer geógrafo argentino. Sus trabajos "Diario de la expedición de 1822 a los campos del sud de Buenos-Aires, desde Morón hasta la Sierra de la Ventana; con las observaciones, descripciones y demás trabajos científicos, ejecutados por el oficial de ingenieros don José María de los Reyes", "*Memoria sobre la navegación del Tercero y otros ríos que confluyen al Paraná*", "*Nuevo plan de fronteras de la provincia de Buenos-Aires, proyectado en 1816, con un informe sobre la necesidad de establecer una guardia en los manantiales de Casco o Laguna de Palantelen*", y "*Diario de un viaje a Salinas Grandes, en los campos del sud de Buenos Aires*", van fundamentando el nuevo territorio que se transforma en estado.

En 1821 por razones de edad se licencia aunque continua de otra forma participando en el desarrollo de su ciudad y nueva patria a la que dedicó sus mejores años. Fallece el 21 de abril de 1833 rodeado del respeto de sus conciudadanos, sobreviviéndole su esposa Maria Clara Coelho hasta el año 1843. En su necrológica los periódicos locales se duelen de su pérdida y le describen como... "*uno de los pocos patriotas venerables que nos restan ya, de aquellos que en clase de jefes militares tuvieron una distinguida participación en el espléndido triunfo del 5 de julio de 1807, y de los que contribuyeron a fundar la independencia de la República el día 25 de mayo de 1810*". Fue honrado y recordado dando su nombre a una calle en el barrio de Villa Lugano.

La descendencia de Sobrecasa, se inicia en sus hijos: **Manuel José y José Valentín García de Ferreira** (pierden el Sobrecasa generacional) que participaron con él en la defensa de Buenos Aires. El primero fue un notable estadista, diplomático consejero de Estado y primer Ministro de Hacienda de la República. Su hijo

Manuel Rafael García y Aguirre que nació en 1826 fue asimismo un importante diplomático y ministro plenipotenciario ante los gobiernos América, España, Inglaterra y Austria.



Comandante José García de Ferreira, hijo de Sobrecasa.

NOTAS

(1) **Pedro de Ceballos Cortés.** Oriundo de Cabezón de la Sal aunque nacido en Cádiz en 1715, hijo de Juan Antonio de Ceballos y Cos de la casa de las Presillas de Toranzo y de Juana Cortés Arévalo de la villa de Don Benito en Extremadura. Huérfano muy joven fue criado por sus abuelos maternos, ingresando pronto en la carrera militar. Participó en las guerras de Italia y en la política y guerras coloniales donde demostró su auténtica valía. Gobernador de Buenos Aires en 1757 y primer el Virrey del Río de la Plata el año siguiente. Falleció en Córdoba en 1778 sin sucesión. No debe confundirse con Pedro de Cevallos Guerra, natural de Buena y ministro de Estado español con Carlos IV, Napoleón y Fernando VII, (recientemente biografiado por Crespo y Laguillo).

(2) **Colonia del Sacramento,** denominada en la mayor parte de los textos como Colonia, es la capital del departamento de Colonia en Uruguay y está ubicada a pocos kilómetros al sureste de la confluencia de los ríos Uruguay y de la Plata.

La llamada en un principio *Nova Colonia do Santíssimo Sacramento* fue el primer asentamiento realizado en el año 1680 por un grupo de portugueses comandados por el Maestre de Campo Manuel de Lobo.

El asentamiento se ubicó en el territorio de la Gobernación del Río de la Plata perteneciente a España por lo que el mismo año de su fundación fue asaltada y ocupada por el gobernador de Buenos Aires, pero se devolvió a Portugal en 1681 y por el tratado de Utrecht en 1713 su posesión quedó en manos de Portugal.

Carvajal, ministro de Fernando VI, intentó firmar un acuerdo de límites con Portugal en 1750 de forma que España se quedara con la Colonia del Sacramento cediendo a cambio a Portugal las reducciones jesuíticas llamadas "Los Siete Pueblos de las Misiones" (en el actual Río Grande de Brasil). La Guerra de los Siete Años en 1762 interrumpe las conversaciones y finalmente Pedro de Cevallos ocupa la colonia pero el Tratado de París en 1763, estipula la devolución de la disputada colonia a Portugal.

Finalmente, en 1777, el mismo Cevallos, nombrado virrey del recientemente creado Virreinato del Río de la Plata, conquista definitivamente la colonia, refrendada mediante el Tratado de San Ildefonso, firmado ese mismo año quedando el territorio dividido entre la superintendencia de Buenos Aires y la gobernación de Montevideo. *Wikipedia Enciclopedia Libre.*

(3) **Buenos Aires.** Fundada en 1536 como Nuestra señora del Buen Aire por **Pedro de Mendoza y Luján** (Guadalix 1487-1537 en el Atlántico). Nieto del primer marqués de Santillana.

(4) **Clara María Coelho de Ferreira y Freyre de Landien.** Hija del capitán portugués Custodio Coelho de Ferreira Lima, natural de Las Caldas (Braga), que había sido apresado en la conquista de la colonia de sacramento y llevado a Buenos Aires y de Jacinta Guyomar Freyre.

(5) **Santiago de Liniers y Bremond.** (Niort Francia 1753- Cabeza de tigre Argentina 1810). Militar francés que adscrito a la corona española, llegó al virreinato del Río de la Plata. Héroe popular argentino en la defensa contra los ingleses, murió fusilado por los propios rebeldes.

(6) **Juan Antonio Gutiérrez de la Concha.** Marino ilustrado natural de Esles nacido en 1760 que participó en la Expedición Malaspina-Bustamante y Guerra. Destinado a Buenos Aires combatió con Liniers y el destino les unió para siempre. Murió fusilado con el virrey en Cabeza de Tigre (*Altamira* 2004.Tomo LXV).

Bibliografía.

- Enrique M Barba. *Don Pedro de Cevallos*. Ediciones de Cultura hispánica. Madrid, 1988.
- Jesús Canales Ruiz. *El general Arenales*. Centro de Estudios Montañeses. Santander, 1999.
- Tomás Maza Solano. *Nobleza, hidalguía, profesiones y oficios en la Montaña según los padrones del Catastro del marqués de la Ensenada.*. Centro de Estudios Montañeses. Institución cultural de Cantabria, Santander 1957.
- Tomas Maza Solano. *Fuentes documentales para la historia de la provincia*. Centro de Estudios Montañeses. Institución cultural de Cantabria. Santander 1970.
- Carmen González Eche garay. *Escudos de Cantabria*. Institución Cultural de Cantabria. Santander 1969.
- Aurelio González de Riancho Colongues. “Los montañeses de la Expedición Malaspina”, en *Altamira*. CEM. Santander 2004.
- Pascual Madoz. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España.1845-1850*
- San José Teodoro. *El Diario Montañés*, 26 de Febrero 2007, Santander.
- Varios autores. *Cantabria a través de sus municipios*. Creática. Santander, 1998.
- Wikipedia Enciclopedia Libre

ANEXO I EL TERCIO DE MONTAÑESES

Composición del Tercio de Montañeses a principios de julio de 1807

Las fuerzas cántabras estaban formadas por un total de 301 soldados divididos en cuatro Compañías. Las mandaba como dijimos el coronel y comandante en jefe Sobrecasa y era su ayudante mayor Juan Simón Gómez de la Torre y Joaquín Cayón de la Guerra Javier de Elio. La primera Compañía era mandada por el comandante Joaquín Gómez de Somanilla que falleció heroicamente en la batalla y el subteniente Santiago Gutiérrez. La segunda Compañía era liderada por el comandante José Gabriel de la Oyuela y el subteniente Manuel de Cossío. La Compañía tercera estaba a las ordenes del capitán Fernando Díaz de la Riva auxiliado por y el teniente Francisco Maderna y el subteniente José de Ceballos tambos fallecidos en el combate. La cuarta compañía era mandada por el comandante José García de Ferreira hijo de Sobrecasa, ayudado por el subteniente Manuel de la Prida.

Lista de los muertos y heridos durante los combates del 5 de julio de 1807

Fallecieron 23 soldados y 22 fueron heridos y en el listado es notorio los apellidos de claro origen montañés o cántabro como Ceballos, Ruano, Arce, Velasco, Ruiz de Tagle, Huertas, Gómez de Barreda, Peña, Quintana, Quevedo, Pereda, Mier, del Campo, Miera...

1 Soldados fallecidos en combate

Joaquín Somanilla, vecino soltero con casa de comercio; Juan Angel Baranda, íd; José de Zeballos, íd; José de Aldeco, íd.; Francisco Bayolo, íd.; Andrés Baranda, íd; casado en Buenos Aires; Gregorio Ruano, soltero; Santiago Garay, casado en Buenos Aires; Pedro Ramón de Arce, comerciante, casado; Manuel de Velasco, íd.; Félix Ugalde, soltero; Manuel Martínez, casado; Manuel Fernández, íd; Francisco Maderna, íd.; Cipriano Ruiz.; Juan Huertas, íd.; Pedro Gómez Barreda, íd; Francisco de la Peña, íd; Silvestre Quintana, íd.; Pedro Quevedo, soltero; Pedro Zavala, con siete hijos y su viuda pobre; Manuel Pereda, soltero; José Soto, casado.

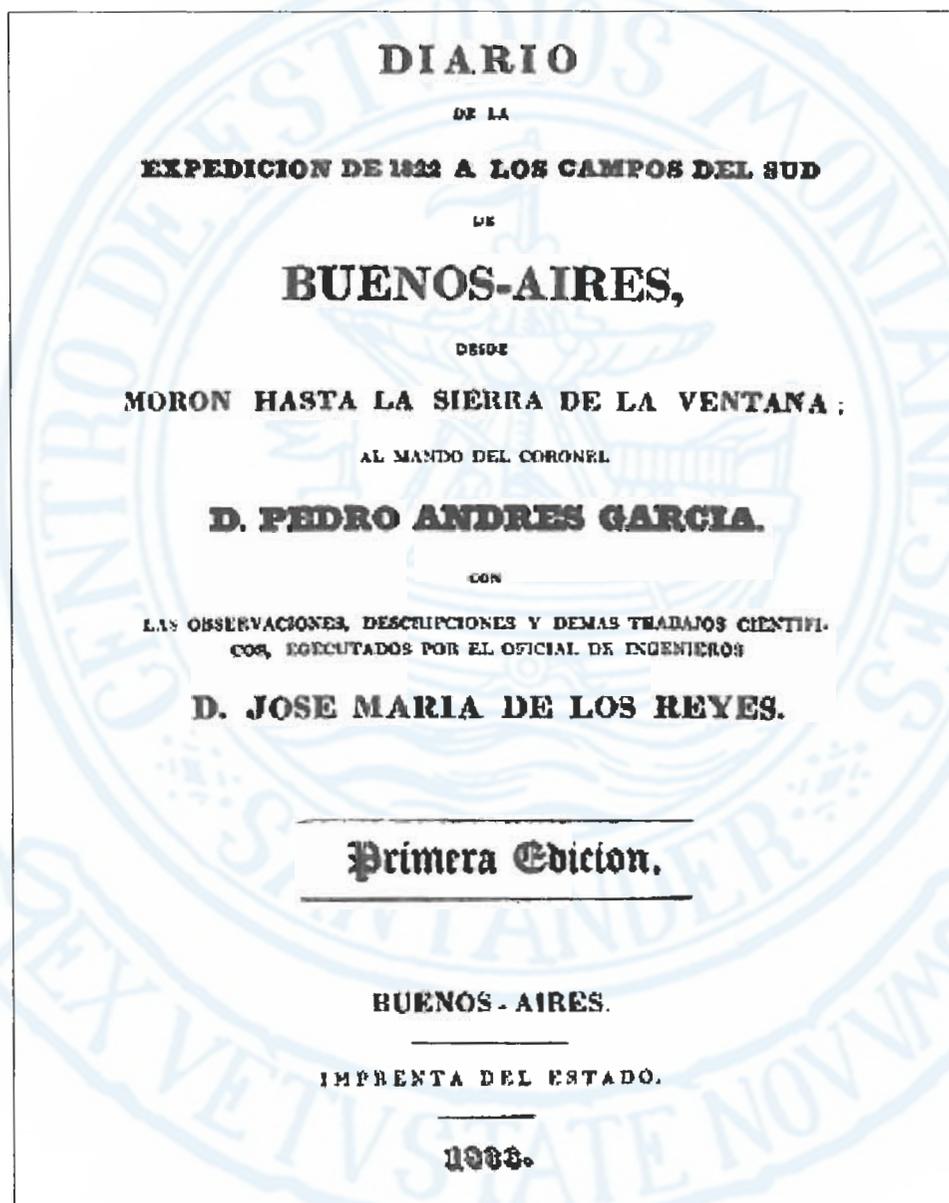
2 Soldados heridos

Tomás de Mier, José López, Juan Benítez, Cayetano Marcó, Andrés de Mera, Antonio de Anacave, Antonio del Campo, Plácido Berois, José Ontaneda, Antonio Orisolo, José de la Burguena, Pedro Mendizábal, Hipólito Velasco, León Marañoa, Juan Rosa Alvarez, Manuel Marañoa, Manuel Márquez, José Ignacio Alvarez, Francisco Gallego, Agustín Páez, Manuel Rodrigo y el tambor que se distinguió en la acción Manuel Fernández,

Pérdidas sufridas por las compañías del Tercio de Montañeses durante la Defensa de Buenos Aires entre los días 2 y 5 de julio de 1807.

Compañías	Efectivos	Muertos	Heridos
Primera	73 hombres	7	5
Segunda	72 hombres	6	2
Tercera	78 hombres	7	6
Cuarta	78 hombres	3	9
Total	301 hombres	23	22

ANEXO II



NUEVO PLAN
DE
FRONTERAS DE LA PROVINCIA
DE
BUENOS-AIRES,
PROYECTADO EN 1816:

UN INFORME SOBRE LA NECESIDAD DE ESTABLECER UNA GUARDIA EN LOS
MANANTIALES DE CASCO, O LAGUNA DE PALANTELEN.

POR EL CORONEL
D. PEDRO ANDRES GARCIA.

Primera Edición,

BUENOS - AIRES.

IMPRENTA DEL ESTADO.

1837.

MEMORIA

TOMO 34

NAVEGACION DEL TERCERO

y

OTROS RIOS QUE CONFLUYEN AL

PARANA.

por

D. PEDRO ANDRES GARCIA.

Primera Edicion.

BUENOS-AIRES.

IMPRESA DEL ESTADO.

1833.

DIARIO

—
—
—

VIAGE A SALINAS GRANDES,

—
—
—

CAMPOS DEL SUD DE BUENOS AIRES,

—
—
—

POR EL CORONEL
D. PEDRO ANDRES GARCIA.

Primera Edición.

BUENOS - AIRES.

—
IMPRENTA DEL ESTADO.

—
1900.

PROTESTAS DE MAR EN SANTOÑA (1749 – 1788)

LUIS DE ESCALLADA GONZÁLEZ

Centro de Estudios Montañeses

INTRODUCCIÓN

Iniciamos con este trabajo una serie de otros que presentarán las numerosas arribadas forzosas de barcos de todo tipo ocurridas durante casi siglo y medio, desde mediados del siglo XVIII hasta las postrimerías del siglo XIX, en el entonces pequeño puerto de Santoña, que a causa de sus condiciones naturales y por ser la navegación a vela, le convertían en seguro puerto de refugio cuando no se podía arribar a Santander o Bilbao.

Veremos desfilar por sus contenidos numerosos tipos de barcos, tanto españoles como extranjeros, procedentes de cercanos puertos y de otros bien lejanos. Muy pocos tenían como punto de arribada a Santoña, pero las circunstancias de los temporales y las mares bravas les hicieron arribar muchas veces desarbolados y a punto de hundirse, teniendo que ser auxiliados por las lanchas de la Villa a entrar a la bahía.

No hacemos mención a los naufragios ocurridos durante la época estudiada, cuyos contenidos tendrán otro destino, pero lo aquí publicado servirá para saber un poco más del comercio marítimo por el Cantábrico, las nacionalidades de los barcos, el acoso de los corsarios, la formación de convoyes, las mercancías transportadas, y otras materias que se desprenden de sus contenidos.

VARIAS DESCRIPCIONES HISTÓRICAS DE LA COSTA DE SANTOÑA

Pero en el comienzo de este trabajo vamos a describir el escenario donde se desarrollan los acontecimientos. Varias son las descripciones de la costa de Santoña y alrededores que conocemos, pero sólo vamos a reflejar seis de ellas, a lo que añadiremos la toponimia menor marítima de este trozo de litoral y lo haremos por orden cronológico.

A) Descripción de las costas y puertos de España, de Pedro Teixeira. Año 1630.

En su libro *Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII*, José Luis Casado Soto reproduce las referencias a la costa de Cantabria contenidas en el libro *Descripción de las costas y puertos de España*, escrito por el portugués Pedro Teixeira el año 1630. En su relato va describiendo la costa de E. a O., y llegando a Laredo dice a continuación:

“A la parte del poniente desta ensenada, frontero a Laredo en distancia de una legua, se levanta una áspera y altísima montaña con que remata por la parte del poniente la ensenada, a que llaman Peña de Santoña; tiene de circuito una legua, cercala casi toda la mar, comunicándose por una angosta punta de tierra con la firme, que, con aguas vivas, se cubre y queda de todo su isla; en cuya falda de la parte del mediodía tiene un lugar que llaman el Puerto, tomando el nombre del que le hace un río que, por junto al dicho lugar y peña dicha, desagua.

Dentro de esta ensenada, y haciendo algunos recodos y entradas en tierra, donde con mucha seguridad en el mayor dellos, están los navíos dando fondo seguro de todos los vientos. Cargan aquí de mucha fruta agria, que, como queda dicho, abunda esta costa della, y en particular más esta villa que goza de la frescura de las faldas de su alta e inculta montaña, que es toda tan cerrada de espesos árboles y breñas, que muchas partes dello no se pueden pisar ni ser reconocida de persona humana. Cría esta montaña mucha caza, en particular grandes y fieros jabalíes”.

B) Memorias Antiguas y Modernas de la Iglesia y Obispado de Santander, por José Martínez Mazas, Canónigo Doctoral de Jaén. Año 1777.

El trasmerano Don José Martínez Mazas, Canónigo Doctoral de Jaén envió a 1777 a la Catedral de Santander un manuscrito con el título reseñado, que ha permanecido inédito hasta el año 2002 en que ha sido publicado en la Biblioteca Cántabra de Inéditos y Raros, con un estudio, transcripción y notas de Joaquín González Echegaray, a su vez también Canónigo y Deán de la Santa Iglesia Catedral de Santander. En él se hace la siguiente descripción de Santoña:

“Esta villa de Santoña, no es tan antigua como se piensa, ni hay bastante fundamento para hacerla del tiempo de los romanos. Yo me persuado a que su principio se debe a la fundación del monasterio que allí hubo. El puerto y su bahía es verdad que en todos tiempos pudieron convidar a hacer población, pero como quiera que no está lejos el puerto de Laredo, tenemos sobre la misma ría otros muchos lugares que pudieron aprovecharse de aquella misma comodidad, como son Argoños, Escalante, Cicero, Colindres y Limpias, especialmente siendo las embarcaciones antiguas de mucho menor peso y buque. Goza Santoña de mejor situación que lo que hace el puerto, y su ría, que es de las mejores de todo el mar Cantábrico, sube tierra adentro por más de dos leguas y media hasta Marrón, en donde recibe las aguas del río de este nombre, que es caudaloso, y produce salmones. La entrada de la barra está defendida por un buen castillo que alcanza a la entrada y surgidero de Laredo, por la parte de Levante.

El término y terreno de dicha villa es de corta capacidad, a la falda y caída de un pequeño monte mirando al mediodía, cercado y aislado por el mar y ense-nadas que hace la ría. Sólo por la parte de poniente, y Monte Brusco tiene una entrada de tierra muy estrecha. El sitio es muy ameno y vistoso, poblado de viñas, limones, naranjos y otros árboles frutales, y en lo más alto del monte muchos madroños, encinas y laureles, y varios arbustos siempre verdes. La cima en un peñasco bastante escarpado del que se desgaja la peña que llaman el Fraile por su figura, y en esta parte mirando a Laredo están las baterías que defienden la entrada del puerto y los castillos de San Carlos, San Felipe y San Martín; tendrá la villa como ciento sesenta vecinos en el barrio de Duesso, pero parece mayor a causa de los huertos y jardines que hay entre las casas, y a su vista, costeano otra ría, se hallan los citados pueblos de Argoños, Escalante, Cicero, Adal y Rada. Sólo tiene

una parroquia con el título de Santa María que se sirve por varios curas que nombra al abad de Nájera como se dirá más adelante.

C) Memoria militar descriptiva de las costas de Cantabria, Asturias, y estado actual de sus obras militares, mejoras de que son susceptibles y observaciones acerca de su defensa y la del país que cubren. Año 1825.

Es un escueto estudio sobre las costas de Cantabria y Asturias que se conserva en la Sección de Fondos Modernos de la Biblioteca Menéndez Pelayo de Santander, documento 536, manuscrito 101.

En el capítulo titulado *Cantabria, Puertos, ensenadas, y Rías de su Costa*, va describiendo también la costa de E. a O., y después de un pequeño comentario sobre Laredo, dice:

“Santoña =

Su población dista 2 1/2 millas de Laredo. Este puerto, cuya entrada forman al monte de Santoña y Canto de Laredo, admite toda clase de buques, proporcionándoles resguardo, buen fondo y total seguridad por su posición, cualquiera que sea su número.

Los Buques de mediano porte pueden subir hacia las aguas de Limpias (a 6 millas de Santoña) por la ría de Marrón, embocadura del río Asón y otros. Es verdad que no hay comercio ni muelles algunos, pero la falta de artificio no deslustra esta grande obra natural en beneficio de la navegación y del País, si de ella quiere sacarse los frutos con que está convidando, a que se añade la fuerte oposición militar que la circuye”.

D) Varias referencias a la costa de Santoña en el Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar. Por Pascual Madoz. Madrid 1845-1850.

En el renombrado *Diccionario Madoz*, este erudito dedica un extenso artículo a la Villa de Santoña, donde son varias las referencias a su costa y excelencias de su puerto, así como a la seguridad de los barcos que en él entraban de arribada forzosa, que es objeto del presente trabajo. Veamos.

“Conócese vulgarmente esta Villa por el nombre de Puerto, que tuvo de tiempo inmemorial y que se conserva, con especialidad en la denominación de la milagrosa imagen de María Santísima, venerada en su iglesia parroquial titulándosela Virgen de Puerto.

Situación y clima.- *Se halla situada pintorescamente en un llano al pie y O. del monte que lleva el nombre de la misma Villa, a la orilla del mar de Cantabria, en el golfo de Vizcaya, a los 43° 26' 50'' de latitud N., y 2° 57' 40'' de longitud E. de Cádiz.*

Rodeada de mar incluso el monte, a excepción de una angosta legua de tierra en el arenal llamado de Berria, forma una península de difícil invasión por fuerzas enemigas. Visto el monte desde la población, siempre lleno de verdor hasta la eminencia, y con multitud de viñas en forma de anfiteatro, a las que hay unidas algunas casitas, cuyas blancas paredes resaltan entre el follaje, presenta el aspecto de una continua primavera.

Mirando al S. y al O., se divisan muchos pueblos y sus frondosas tierras, así como el convento de San Sebastián del orden franciscano, situado en la falda del monte de Hano, con un muelle prolongado hasta la canal que en bajamar tiene 12 pies de profundidad.

Tendida la vista al N. se pierde en el mar Océano, divisándose a cada momento el paso de embarcaciones que navegan a los demás puertos de la costa, o que partiendo de estos, dirigen su rumbo a las naciones septentrionales.

Desde la aldea del Dueso, colocada en una ladera del expresado monte Santoña, es donde más se descubre el anchuroso Océano, que desde allí presenta 200 leguas de travesía hasta el canal de Flandes; ofreciendo en tiempos de guerra el espectáculo, ya visto, de reñidos combates entre escuadras beligerantes, así como cañonearse los piratas con embarcaciones mercantes, dirigidas al comercio de Bilbao y otros puertos; percibiéndose todo con suma claridad por hallarse este derrotero tan cerca del monte, que muchas veces huyendo unos de otros, vinieron a orillar al pie del mismo, despedazándose contra sus peñas.

Ningún buque puede aproximarse ni a distancia de 20 leguas, sin ser divisado por el vigía en una zona desde el cuarto hasta el pri-

mer cuadrante, no pudiendo tampoco hacer desembarco en aquella parte del monte bañada del mar alto, por estar enteramente escarpada.

Estréllanse contra la falda E. N. de este monte las embravecidas olas del Océano Atlántico, viniendo a servir de defensa a la Villa, colocada del otro lado, y de abrigo a las naves que se dirijan a su puerto. Al S., O. y N. baña las orillas del llano sobre que al pie del mismo monte existe la Villa, el mar que forma su extensa bahía, y a la parte N. se halla el arenal de Berria, formando un istmo que impide la comunicación de ambos mares, aunque en la pleamar de las mareas vivas equinocciales, y cuando arrecia el NO., suelen cruzarse por la inmediación del Brusco, resultando entonces completamente rodeada de mar la misma Villa y su monte.

Bahía.- *Situada al S. del elevado monte Santoña, de que se ha hecho expresión, es susceptible de las más numerosas escuadras de buques de alto bordo que desde tiempos muy remotos vienen anclando en ella. Su magnífico fondeadero llamado del Fraile, al pie de la peña de este nombre, al abrigo de las principales borrascas de la costa que son entre el 3.º y 4.º cuadrantes, la facilidad de tomarle en todo tiempo, la limpieza de su fondo, lo mismo que el de la bahía, tanto en el canal como en la orilla, hacen a este puerto uno de los mejores del mar Cantábrico.*

La furia del Océano embravecido, que ya eleva al bajel hasta las nubes, ya parece sumergirle en el abismo, viene como a postrarse a los pies de dicha misteriosa peña, donde cesando instantáneamente el encrespamiento de las olas del mar y la impetuosidad de los vientos, se encuentran las embarcaciones como en una dársena sin movimiento.

Desde este primer fondeadero sigue el gran brazo de mar que corriendo al O. entre diversas quiebras y montes, forma el todo de la bahía, cuyo fondeadero interior tiene de 40 a 60 pies de profundidad en la baja mar de mareas vivas, la cual se dilata en varios canales hacia los pueblos de la circunferencia hasta la distancia de 2 leguas.

Para entrar en la bahía de Santoña puede observarse lo seña-

lado en el plano de este puerto que levantó en el año de 1789 el brigadier de la armada nacional Don Vicente Tofiño de San Miguel, y rectificó el capitán de fragata Don Ignacio Fernández Flores en el año de 1834.

Según sus reglas debe ponerse en buque en la enfilación del monte Hano por el castillo de San Carlos, o al O. N. O. 5° O. de él y navegar con proa a dicho punto hasta llegar al S. de la punta del Fraile, o al enfilarse con la del Caballo.

Desde este punto navegará al O. S. O. de la aguja, hasta enfilarse el convento que está a la falda del mismo monte Hano por los restos de un castillo que hubo en el puntal del Pasaje, o lo que es igual hasta descubrir la primera casa del pueblo de Santoña, inmediata a la batería del Pasaje por el Castillo de San Martín.

Desde aquí navegará al N. O. 5. ° O. de la aguja, con proa a la batería del pasaje, algo más al Sur hasta estar frente a la iglesia de Santoña; y finalmente desde allí navegará al O. de la aguja, con proa a la batería del pasaje, que dará fondo.

La punta del Fraile, que es un elevado peñasco cortado hasta la profundidad del mar, su inmediata la del Caballo, y el bajo de la peña Merana que está entre ambas, se conocen desde luego por hallarse de la parte afuera del puerto y donde las olas del Océano se estrellan al pie del grande y empinado monte de Santoña, notándose igualmente la barra que rompe hacia el S. hacia la parte de Laredo.

Debe tenerse en cuenta por los navegantes que ha desaparecido ya toda la cabeza encapillada y parte de los brazos de la figura de un fraile, que lo mismo a larga distancia que de cerca presentaba antes la cúspide de la peña de este nombre parecida a los hábitos, capilla abierta y cordón de un fraile con las manos puestas en actitud de orar, admirando la propiedad con que la naturaleza lo había formado en aquel sitio accesible sólo de las aves, donde el águila anidaba dividiéndose de todos los puntos de los cuatro cuadrantes menos al N. y S. en una línea recta, por estar entre dos puntas, a no flanquearlas un poco.

A las doce del día 27 de setiembre de 1823, y en medio de un pasmoso estruendo se desplomó, cayendo a la profundidad del mar, la

enorme mole que componía la cabeza y parte de los brazos de dicha singular estatua, de que solo queda el tronco, arrastrando tras sí las peñas sueltas que en todo su descenso cogió por delante; cuyo suceso coincidió con una salva real que las baterías de Dueso hacían en aquella misma hora al entregarse la plaza, previo honrosa capitulación, a las tropas francesas que al mando del duque de Angulema vinieron a derrocar entonces al régimen constitucional.

Comercio e industria.- *Indudablemente está llamado a ser este puerto uno de los principales del comercio del Norte de España, así que se conozcan bien y sepan apreciarse en lo mucho que valen las circunstancias que según va explicado lo hacen tan importante. Hoy está limitado a la importación de toda clase de géneros, aunque en poca cantidad, para el consumo de los pueblos de la comarca, y de remos, jarcia, alquitrán, lonas y maderaje necesario a la marina mercante, de cuyos artículos surte a varios puertos inmediatos, la exportación de algún trigo, hierro, carbón, yeso, limones, chacolí y otros efectos”.*

D) Descripción de la costa de Santoña según el Derrotero de la Costa Septentrional de España. Año 1917.

La Sección de Hidrografía del Ministerio de Marina, publicaba en 1917 una meticulosa descripción de la costa del mar Cantábrico titulada ***Derrotero de la Costa Septentrional de España, desde La Coruña hasta el Río Bidasoa.***

Es un trabajo muy detallado sobre la costa y bahía de Santoña, donde describe el perfil de dicha costa, las enfilaciones, los prácticos, las marcas de entrada, las tarifas de practicajes y amarrajes, las boyas, las luces, las mareas, los auxilios y otros detalles.

En vista de la dilatada extensión que dedica el Derrotero a la zona mencionada, transcribimos a continuación las partes en que describe la costa de Santoña. El relato se desarrolla de O. a E., y después de describir la costa de Siete Villas, rematando en el monte y punta del Brusco de Noja, continúa así:

“Monte y punta del Brusco.- *Un monte de color negro oscuro, debido al bosque que lo cubre, se halla en la extremidad meridio-*

nal de la ensenada de Noja: llámase monte del Brusco, y su caída y remate al mar por su parte del E. se da el nombre de punta del Brusco. Cerca de esta punta, que es escabrosa y sucia, finalizan los arrecifes que infestan la ensenada de Noja.

Arenal y playa de Berria.- *Por la parte de E. de la punta del Brusco da principio el arenal de Berria, que es una faja de arena de cerca de una milla de longitud y de poca anchura en dirección el ESE. Finaliza al pie del monte de Santoña, y constituye el istmo que une esta pequeña península al continente. La Playa es limpia y aplacera-da, y sólo en las inmediaciones del Brusco hay algunos pedruscos que velan en bajamar. Por encima del arenal está el camino con que se comunican los habitantes de Santoña con el continente.*

Bajo Doble o Ganzanilla.- *Un bajo peligroso con mar gruesa, denominado El Doble, se halla al N. de la playa de Berria, distante más de 3 millas. Los pescadores de Santoña le dan el nombre de Ganzanilla. En su cumbre se sondan 10 metros en las bajamares escoradas y 28 a 33 en sus alrededores. Cien metros más hacia el N. hay 50, y de 27 a 30 metros entre él y el monte de Santoña.*

Desde la cumbre del bajo se marcan:

Batería de la Cueva..... al 175°

Punta del Pescador.....al 153°

Cabo Machichaco.....al 95°

Cabo Quejo.....al 273°

Y está a la enfilación del monte de Ano, un poco al W. del monte del Brusco, y el Cabo de Ajo, un poco de fuera del de Quejo. Los buques que se dirigen a Santoña con temporal de NW. Deben evitar el bajo, porque no solamente se altera mucho la mar en sus inmediaciones y canal que forma con el monte, sino que rompe de cuando en cuando.

Monte de Santoña.- *El monte de Santoña es de contorno poli-gonal, con 10.500 metros de periferia y 403 metros de máxima altura.*

Está al E. del monte del Brusco, al cual se enlaza, como se dijo, por medio del estrecho istmo de Berria.

El monte es de roca calcárea, con escabrosidades por su parte del mar, y lo cubre una ligera capa de tierra vegetal, que produce espeso bosque, viñedo y algunas legumbres y granos. Presenta varios picachos, siendo el más elevado el que llaman Lucero, y antiguamente Buciero, que tiene 403 metros de altura. El denominado Escalera, y también Ganzo o Eanzo, tiene 376 metros, y el llamado Nespral o Nisperal (donde está la antigua atalaya y se proyecta colocar la nueva) 283 metros.

Atalaya de Santoña.- *Este último es de figura cónica, y sobre su cumbre está la atalaya, que es un torreón circular. Visto este monte desde alguna distancia, aparece como una isla.*

La villa se extiende sobre su pie por la parte del W., ocupando una legua de tierra baja y arenisca, ceñida al N. y W. por marismas, y al S. por un muelle que corre desde la punta de San Martín a la dársena, y que forma la orilla N. de la ría.

Aldea del Dueso.- *Al terminar la playa de Berria hacia el E. da principio el monte de Santoña, que asciende en anfiteatro hasta sus más elevados picos. En su falda NW. está la aldea el Dueso, al W; de la cual se ven los edificios de la Penitenciaría. Más al N. se halla la batería de la Cueva, y a corta distancia sale la Punta del Águila, denominada también de la Atalaya.*

Punta del Águila.- *La Sierra.- Esta punta es escarpada y tajada a pique, y sobre ella se ve la batería del propio nombre. El pico denominado Sierra, elevado 195 metros sobre el nivel del mar, domina la indicada punta.*

Punta del Pescador.- *Como 0,5 milla el ESE. de la Punta del Águila esta la del Pescador, menos alta, no tan escarpada y algo saliente al NE.; es la prolongación hacia esta parte de la falda del monte. Ambas puntas pueden arrancharse de cerca.*

Roca del Nordeste.- Desde la punta del Pescador arranca una roca que se dirige al E. en una extensión de unas 3 millas, aumentando el fondo desde dicha punta hasta el extremo de la roca en que se sondan 20 brazas. Se conoce con el nombre de Roca del NE., y con tiempos del primero y cuarto cuadrante, rompe a unos 600 metros de la costa.

Faro de la punta del Pescador.- En la punta del Pescador, a 27 metros de la orilla del mar, está situado el faro; el foco está elevado 39 metros sobre el nivel del mar; la torre es de sillería y de forma ligeramente cónica.

El Caballo.- Faro de Santoña.- Desde la Punta del Pescador gira la costa del monte hacia el SE., y a 1.600 metros de distancia se halla el Caballo, que es una punta saliente de poca altura, escarpada, y sobre cuya cumbre está la torre del Faro, que sirve de guía para buscar el puerto. La torre es de sillería, azulada, y de forma ligeramente cónica; el foco luminoso se eleva 26 metros sobre el nivel del mar.

La punta del Caballo se halla dominada por grandes escarpados, y sobre la parte más elevada de los peñascos está la batería de San Felipe, que solo se ve estando apartados de la orilla.

El Fraile. La Redonda.- Ochocientos metros más al S. de la punta del Caballo, y mediando una ensenada de despeñaderos y fondo sucio, se halla el Fraile, peñasco vertical de unos 42 metros de altura, despegado, en parte, del monte y terminado en dos puntas; llámase así por la semejanza que se le atribuía a un fraile, y cuyo remate, que representaba la capucha, se desplomó en 1823. Todo el peñasco es tajado a pique, de esquinas vivas en su pie, y por la parte del SW. Hay una peña que descubre en bajamar, apartada muy poco de la orilla. Otra peña, denominada Redonda, se halla por su parte del W. pegada a tierra.

Bajo Merana.- Al 40° de la más saliente del Fraile, distante 84

metros de la orilla, se halla el bajo Merana. Es una piedra casi circular y de poco diámetro, que queda a flor de agua en bajamar, y descubre algo en mareas vivas. Rompe por poca mar que halla, y se baliza entonces por sí misma. Por su parte de tierra hay de 5 a 6,6 metros, fondo arena y piedra, y por la parte de fuera se puede arrancar de cerca, pues se sondan de 6,6 a 8 metros, arena, a muy corta distancia.

Puntas del Peón y San Carlos.- *Doblado el Fraile, roba la costa para el SW., y a los 700 metros de distancia se encuentra la punta del Peón, y a los 600 metros de este la de San Carlos, que es escarpada y está coronada por el castillo del mismo nombre.*

Placer de San Carlos.- *Desde la Redonda ya se va descubriendo en bajamar la playa que ciñe al monte desde esta parte hacia el puerto, y entre las puntas del Peón y San Carlos se va formando un placer de arena que avanza hacia el SSE. Unos 600 metros, con fondos de 1,5 a 2,5 metros; lleva el nombre de placer de San Carlos y exige un buen resguardo cuando se entra con buque grande.*

Punta de los Galvanes.- *A la punta de San Carlos sigue hacia el W. la de los Galvanes, que es más saliente al S., y tiene baterías en su cumbre, que dominan la entrada de la ría.*

Punta y fuerte de San Martín.- *Pasados los Galvanes, gana la costa del monte para el WNW. Y forma recodo hasta la punta y fuerte de San Martín.*

Muelle de Santoña.- *Desde la punta de San Martín arranca un muelle o malecón que en dirección al W. se dirige a donde anteriormente se hallaba la punta de la Cruz, doblando después al N. hasta la dársena. En el sitio donde antes estaba la punta de la Cruz se halla hoy construida la Plaza de Toros, edificio de piedra muy visible y que en su aspecto exterior asemeja un fuerte.*

Ría de Santoña.- *La costa S. del monte de Santoña y el muelle*

descrito anteriormente, forman la orilla septentrional de la entrada de la ría de Santoña; la orilla meridional la constituyen la playa del Puntal del Pasaje y el placer del Pitorro que sale del arenal de Laredo.

Villa de Santoña.- *La villa de Santoña, pueblo puramente militar, vegeta solitaria al pie del monte que lleva su nombre, sin más recursos que los que recibe de fuera. Cimentada en terreno llano, cercada de arenales hacia el S., de marismas por la parte N. y de caños y esteros por el W. se halla completamente aislada del continente, con el cual se comunica por el estrecho istmo antes indicado. La ciñen por todos lados arboledas y jardines, y hay cultivos en la parte del N., todo lo cual contribuye a darle alguna vida y amenizar el ingrato suelo en que reposa. Cuenta con 4.500 almas, y su principal industria consiste en la salazón de anchoa y conservas de sardina, besugo y bonito; existen 25 fábricas de una y otra industria.*

Puerto de Santoña.- *Su puerto es excelente y presta buen abrigo y seguridad a los barcos que a él acuden. El mejor fondeadero es el de 11 a 13 metros arena, al S. de la población, y con N.NW.-S.SE. con la Punta del Pasaje:*

La anchura del canal en esta parte es de 500 metros y su fondo se sostiene entre 6,6 y 8,3 metros hasta bien adentro del canal de Ano. Del malecón ya dicho que corre de Punta de San Martín a la dárseña, sale un muelle de madera, en cuya cabeza se sondan en bajamares vivas, de 12 a 13 pies de agua; este muelle es de nueva construcción y a él amarran los vapores para la carga y descarga, si bien es de advertir que en bajamar quedan casi todos ellos varados, pero sin peligro por ser fondo de arena. Hay también otra pequeño muelle de madera, que sirve para atracar los vaporcitos que hacen el servicio de pasajeros a Treto”.

E.- Toponimia marítima menor de Santoña

Ya hemos visto la toponimia mayor de la Peña de Santoña, pero en ella hay una serie de topónimos menores de nombres sonoros que son casi de uso exclusivo de los pescadores, pero que tiene gran importancia para situar un lugar muy concreto donde ejercer la pesca o ayudar a algún naufrago.

Dividiremos el sector de la costa de Santoña en tres tramos, siendo el más importante el que corresponde a la Peña de Santoña propiamente dicha; estos datos me fueron facilitados por mi pariente Salvador Ruiz Marco (alias Lorín y Pizarrín) y cotejada con Ramón San Millán (alias Varillas).

Los nombres de este impresionante trozo de costa van enumerados de O. a E., y son los siguientes:

1. Berria

La Cercada
La Lastra de la Colorada
La playa de Berria

2.- La Peña de Santoña (El Monte)

La Tubería
Las Cuevas
La Raja
El Águila
Ensenada del Águila
La Costa de la Cabaña
El Rajón
La Cercada del Pescador
La Ensenada del Pescador
La Horcada
El Balconcillo
Punta Ceniceros

El Arco de la Mula
Punta de la Mula
El Pedregal
La Cueva
El Caballo
La Meseta del Caballo
La Rinconada
La Cercada
El Pedregal del Fraile
Punta del Fraile
La Merana (Es piedra cercada)
Los Rodaderos
La Higuera
La Redonda
La Plana
El Canto de Juanuco
Punta del Peón
La Mordejonera
Las Ventanas
La Cueva
Meseta o Punta de San Carlos
El Culo de Tía Marta
Despeñaburros
El Cargadero
El Balneario

3.- La Bahía

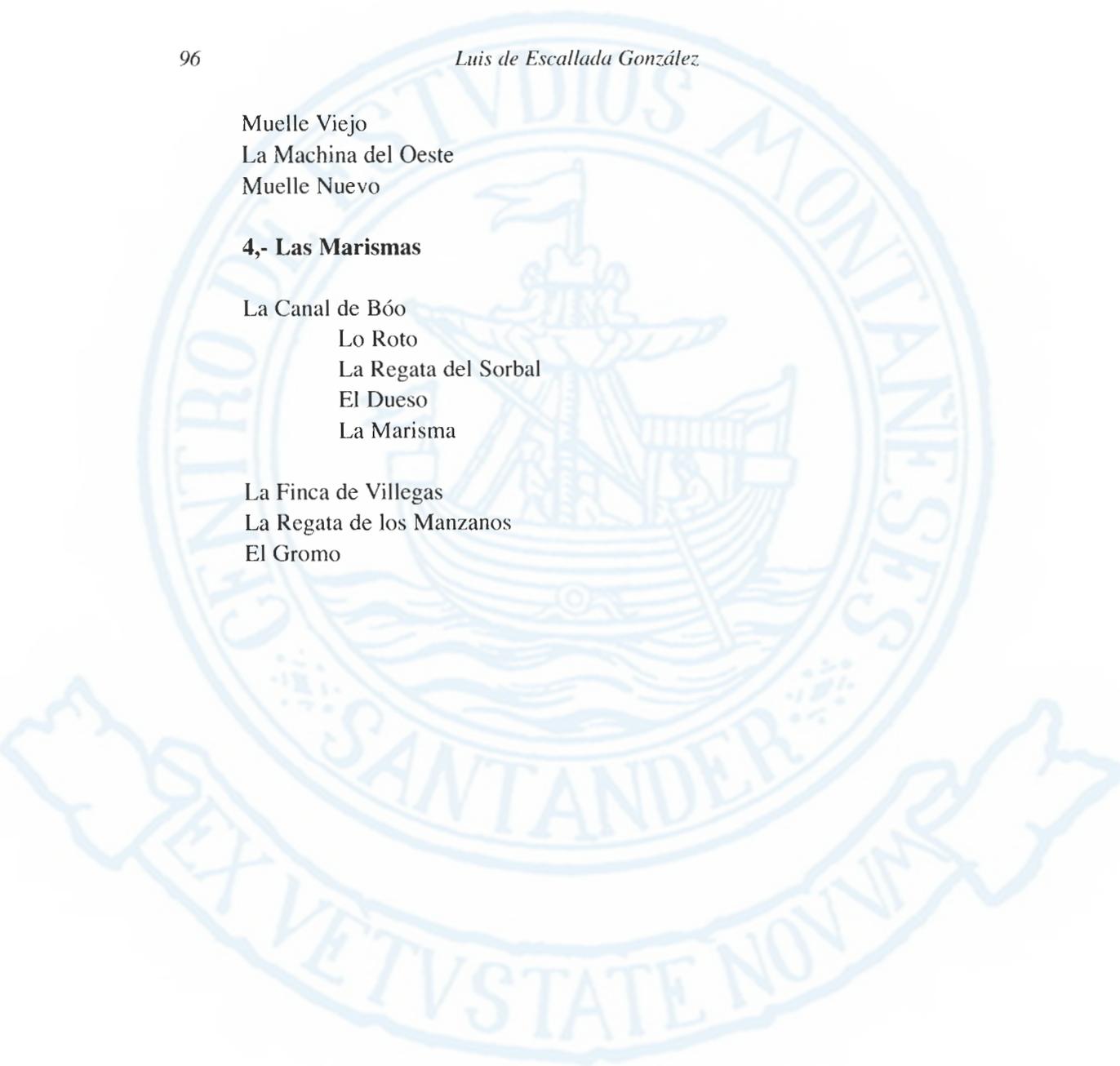
Playa de San Martín
Los Pinos
La Rampla
El Embarcadero
Los Columpios
La Machina

Muelle Viejo
La Machina del Oeste
Muelle Nuevo

4.- Las Marismas

La Canal de Bóo
Lo Roto
La Regata del Sorbal
El Dueso
La Marisma

La Finca de Villegas
La Regata de los Manzanos
El Gromo



LAS PROTESTAS DE MAR

La protesta de mar es la declaración justificada del que manda un buque para dejar a salvo su responsabilidad en casos fortuitos, cuyos perjuicios normalmente se engloban en la llamada avería, que es el daño o menoscabo que sufren las mercaderías, en cualquier lugar y circunstancia que sea; se aplica más particularmente al que sufren los buques y su cargamento en la mar.

Hay dos clases de averías: simples o particulares y gruesas y comunes. Las primeras comprenden los daños y gastos procedentes de caso fortuito a fuerza mayor; ya por accidente de mar (tempestad, huracán, golpe de agua, choque, incendio, etc.), ya por encuentro de piratas o corsarios, orden del Gobierno, etc.; las segundas comprenden los daños y gastos causados deliberadamente para salvar el buque o el cargamento de un riesgo conocido y efectivo, y los que fueren su natural consecuencia.

El interés de esta clasificación estriba en que las averías de la primera clase debe aplicarse el principio de que nadie responde del caso fortuito, al paso que las de segunda clase se distribuyen proporcionalmente entre todos los interesados, ya que han sido causadas en beneficio de todos.

De los datos aportados por los documentos poco se desprende de la dinámica de las protestas de mar. En varios de ellos se hace mención a que el capitán o patrón de la embarcación se había presentado ante el Juez Subdelegado de Marina del Partido de Laredo, y en su defecto ante escribano de Su Majestad del número de la Villa de Santoña, dentro de las veinticuatro horas de su arribada a puerto, como debía de ser preceptivo.

Esta diligencia se hacía para evitar que fuera culpado de las averías del buque y de la carga, por eso manifiestan siempre que no sabían el estado de la misma por no haberse abierto las escotillas, y por lo tanto no cabía la posibilidad de haberla manipulado. En consecuencia, los gastos ocasionados por la reparación del buque y los desperfectos de la carga correría por cuenta de los dueños de ambas y de las compañías aseguradoras.

La fórmula de la protesta varía mucho poco durante el periodo estudiado, es una fórmula notarial; en el primero de los casos estudiados, van numerados desde el 1 al 81, el capitán dice:

“Protestando, como protesta por la seguridad de la fragata con su carga, y vidas de los de su tripulación; y más que le convenga, en contra de las Mares vivas que necesita y temporales”.

En la protesta 81 el capitán declara textualmente:

“Protesta contra el Mar y sus accidentes no le pare perjuicio cualquier Daño que pueda haberse ocasionado, así a la Carga como al Barco”.

1.- Clases de embarcaciones

En los ochenta y un casos estudiados son varias las clases de embarcaciones que surcaba el Mar Cantábrico por entonces; vamos a definir cada uno de ellos como eran, porque hoy algunas de estas clases siguen existiendo pero no tienen nada que ver con lo que eran por entonces. Nos valemos del Diccionario de la Lengua del año 1862.

Balandra.- Embarcación pequeña de un solo palo, con una vela llamada cangreja. Sirve para transportar géneros y para el corso.

Barca.- Nombre genérico de toda embarcación pequeña destinada para pescar, cargar y traficar en las costas, puertos y ríos. Las hay de varias especies o hechuras y aparejos, y aún sin estos.

Barco.- Una de las denominaciones generales con que se designa toda embarcación; no obstante, se entiende más comúnmente de las pequeñas que trafican en las costas.

Bergantín.- Buque de dos palos, que son el mayor y el trinquete con su bauprés, de velas cuadradas con sus correspondientes estais, foques, etc. Gasta por vela mayor una gran cangreja, aunque algunos, por aprovechar los vientos largos, llevan además otra mayor redonda. Esta clase de buques empezó a usarse en el siglo XVI. Llámase también bergantín redondo.

Diate.- Buque portugués de dos palos con velas cangrejas, que se emplea para el cabotaje.

Escona.- Desconozco las características de esta embarcación.

Fragata.- Embarcación de tres palos con cofas y una sola batería corrida de popa a proa. Las hay de guerra y mercantes, y en lo antiguo se construían hasta de solas doscientas toneladas, o se denominaban así ciertas embarcaciones de este porte.

Galeota.- El verdadero significado de esta embarcación es el de una galera menor que constaba de dieciséis remos por banda, y sólo un hombre en cada uno. Llevaba dos palos y algunos cañones pequeños. Es dudoso que por entonces una embarcación de estas características navegara por el Cantábrico; quizá sería un casco y unas velas como las mencionadas, pero sin remeros, sí lo hiciera.

Navío.- Se usa genéricamente por lo mismo que nave o nao para denominar algunos bajeles grandes y muy fortificados, aunque no sean de guerra y se apliquen para el comercio, correos, etc. Los navíos de guerra llevaban tres palos y vela cuadrada, con dos o tres cubiertas o puentes, y otras tantas baterías de cañones.

Paquebote.- Embarcación semejante al bergantín, con la diferencia de no ser tan fina, y de llevar vela mayor redonda, como las fragatas, y mesana en lugar de cangreja, envergada en el esnon o husillo. Por lo regular suele servir para llevar la correspondencia pública de una a otra parte.

Patache.- Embarcación de dos palos, y antiguamente de guerra que se destinaba en las escuadras para llevar avisos, reconocer las costas y guardar las entradas de los puertos. Hoy sólo se usa de esta embarcación en la marina mercante.

Pinaza.- Embarcación pequeña de remo y vela. Es estrecha, ligera, y se usó en la marina mercante.

Quechemarín.- Embarcación holandesa, de igual figura en proa que en popa, en las cuales carece absolutamente de lanzamiento, y cuyo porte varía desde 50 hasta 300 toneladas; observándose también en su aparejo algunas diferencias, aunque los medianos por lo general llevan un palo con una cangreja y diversos foques a proa. Es embarcación de poco andar, particularmente a bolina, y gasta orzas de deriva para no decaer mucho a sotavento.

Saetía.- Embarcación latina de tres palos y una cubierta, menor que el jabeque y mayor que la galeota; puede servir para corso y mercancía.

2.- Nacionalidad de las embarcaciones

Más de una tercera parte de las embarcaciones entradas de arribada forzosa a Santoña eran de pabellón extranjero, treinta y una en total, siendo diversas las nacionalidades de las mismas; destacan las francesas y portuguesas, pero también los hay inglesas, suecas, danesas, holandesas, etc. (1)

3.- Destino de las embarcaciones

Solamente ocho de las embarcaciones arribadas tenían como puerto de destino a Santoña (2); con destino al puerto de Bilbao iban diecisiete embarcaciones (3); y a Santander doce de ellas (4). Las demás iban a diversos puertos de la fachada atlántica europea e incluso a las Antillas y Terranova.

4.- Causa de las arribadas

En treinta y una de las ocasiones se produjeron por hacer agua las embarcaciones a consecuencia de los embates de la mar (5); cuatro son las ocasiones en que lo hacen por el acoso de corsarios (6); y en otras seis ocasiones lo hicieron por no poder tomar la barra de Bilbao a causa de las mareas (7).

Hay que tener en cuenta que en el siglo XVIII la barra de Portugalete era muy costosa para las embarcaciones, ya que existían canales de poco cauce en los que existía el peligro de embarrancar; y no podía ser cruzada para penetrar en la Ría de Bilbao por buques que calasen más de cuatro metros en pleamares vivas, momento en que se alcanzaban las mayores profundidades.

Cuando los temporales afectaban a la barra era imposible entrar en la Ría, viéndose obligados los barcos a seguir rumbo a otros destinos; aquí veremos varios casos que tuvieron que tomar esa medida. En otras ocasiones, durante el invierno podía suceder que la barra estuviese en tan malas condiciones, que los barcos tuviesen que permanecer semanas enteras en el interior de la Ría sin poder salir.

5.- Averías producidas

En diecisiete ocasiones los documentos manifiestan que las embarcaciones arribaron con pérdida de palos y con las velas destrozadas por el acoso de diversos temporales que tuvieron que sufrir (8); en cuatro ocasiones se anota la pérdida de los botes de salvamento de la embarcación (9); en nueve ocasiones sufren la pérdida de anclas o algunas de las uñas de ellas (10); y en tres ocasiones tiene que arrojar parte de la carga al agua para poder evitar el naufragio (11).

En otras ocasiones las averías que se produjeron en el casco y la arboladura se debieron a varadas al entrar o salir de puerto, seis son los casos (12); y en otros

cuatro casos lo fueron por haberse abordado con otras embarcaciones al intentar las mismas maniobras (13).

6.- La formación de convoyes

Sabemos por estos documentos la formación de un convoy en San Sebastián que iba a ir recogiendo por el litoral del Norte de España a diversas embarcaciones, protegidas por tres fragatas de guerra, por el acoso de ciertos corsarios que infestaba la mar y que habían saqueado y hundido a numerosas embarcaciones mercantes (14)

Y como punto final, para ver la aventura que era la navegación a vela todavía en la segunda mitad del siglo XVIII, hacemos mención especial de la protesta 58, donde se cuenta un asombroso viaje de casi dos meses de un bergantín español nombrado “**San Luis**”, que se hizo a la vela el 16 de febrero de 1786 desde el puerto de Malpica, junto a La Coruña, cargado de hierro con destino a la ciudad de Cádiz.

El día 18, a causa de los vientos contrarios tuvo que arribar al puerto de El Ferrol, precisamente en dirección contraria a la de su destino, desde donde salió el día 27; y estando a la altura del Cabo de Finisterre se le mudó el viento y se tuvo que refugiarse en el puerto de Camariñas, muy cerca del de su salida, y allí se mantuvo hasta el 11 de marzo en que se hizo a la vela.

Y ya es mala pata, porque de nuevo hallándose a la altura del Cabo de Finisterre se le mudó otra vez el viento al Sur; y el día 13 se levantó un fuerte turbón y se vio en precisión de volver de nuevo al puerto de Camariñas el día 14, donde tuvo que reponer la vela mayor que le había destrozado el temporal, y la sustituyó por otra menor; el día 29 de marzo, después de haber reparado la embarcación, se hizo de nuevo a la vela y navegó hacia el Sur, hasta que hallándose en el paralelo del Cabo de Roca, en la costa de Portugal, muy cerca de Lisboa, a distancia de 24 leguas de tierra, el día dos de abril se le volvió a mudar el viento por el Sur.

Y vuelta a desandar el camino, y con temporal tan fuerte que tuvo que arriar todas las velas; llegó a tal extremo que estuvieron en peligro de perecer, por lo que el día tres tuvieron que arrojar cien barras de hierro y un cable por la borda, y el siguiente arrojaron otras 150 barras; y después de haber sacado el trinquete intentó entrar en Vigo, pero no lo pudo conseguir por la mucha cerrazón.

El día 5 de abril por la tarde le sobrevino otra tempestad con vientos tormentosos y continuos golpes, y corrió sin poder tomar puerto; hasta el día 9, en que hallándose a la vista de Santander intentó arribar a él y no lo pudo conseguir, pero sí lo hizo a las doce de la noche del mismo día al de Santoña.

Curioso viaje desde Malpica, en Galicia, hasta Cádiz, que duró desde el 16 de febrero de 1786 hasta el 9 de abril del mismo año, habiendo arribado a Santoña como mal menor después de casi dos meses dando tumbos por el Atlántico y el Cantábrico, precisamente en dirección contraria a su objetivo. Era dura la vida del navegante por entonces.

DETALLE DE LAS PROTESTAS DE MAR

Las protestas de mar se formalizaba en la escribanía de Santoña ante el Subdelegado de Marina del Partido de Laredo o ante el escribano de Santoña, como hemos apuntado, donde comparecía el capitán o el patrón de la embarcación que se había visto obligado a entrar de arribada a Santoña a exponer lo acontecido en su último viaje, y manifestaba la nacionalidad de la embarcación, el puerto de salida y el de destino, el arqueo de la embarcación, el número de sus tripulantes, y la clase de los géneros embarcados.

A continuación manifiesta las vicisitudes del viaje, las arribadas forzosas a otros puertos, los temporales padecidos, el asalto de corsarios, los puertos que no pudo tomar antes que el de Santoña por no haberle dejado el temporal, los vientos contrarios, la decisión de arrojar carga a la mar para salvar la embarcación; la decisión de tomar el puerto de la Villa; la espera en el fondeadero del Fraile, la salida de lanchas para meter la embarcación a remolque a la ría, alguna varada que otra al hacerlo; en fin, un relato pormenorizado del viaje, todo ello con objeto de disculpar su actuación y hacer ver que había sucedido por causa fortuita.

Por eso protesta contra la mar y sus elementos, las tempestades y tormentas, contra los vientos contrarios, contra las vías de agua, contra los corsarios, etc., manifestando no haber sido suya la culpa ni de su tripulación por haber trabajado de forma debida.

Y acababa con la declaración de varios de los componentes de la tripulación y la de algún pasajero cuando los había, que corroboraban todo lo manifestado por dicho capitán. Vamos a ver las ochenta y una protestas detalladamente.

AÑO 1749

1.- FRAGATA “PRÍNCIPE GUILLERMO”

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Samuel King

Arqueo: 150 toneladas

Tripulación:

Origen - Destino: Marbett (Nueva Inglaterra) - Bilbao

Carga: Bacalao

El 2 de enero de 1749 comparecía en Santoña Samuel King, acompañado por el intérprete Don Manuel del Río Delgado, vecino de dicha Villa; el compareciente era capitán de la fragata inglesa de ciento cincuenta toneladas, que con carga de bacalao se hallaba surta y anclada en el puerto de dicha Villa en viaje hacia Bilbao en consignación de Don José Gardoque, mercader de ella, para entregarle su carga que tomó en el puerto de Marbett, de la Nueva Inglaterra, de orden de Norberto Gozpiar:

“Y que es así que, viniendo de mar en fuera tomó este dicho Puerto en ocasión de ser las Mares Muertas para esperar las Mares Vivas, que tuviese aguas la Barra y poder hacer su entrada y entrega de dicha su carga en dicha Villa de Bilbao.

Y con efecto, habiendo venido las Mares Vivas salió para dicha Barra el día Miércoles por la noche, diez y ocho del mes más próximo pasado de diciembre, y otro día, llevando consigo Piloto de la referida Barra y por práctico al dicho Don Manuel del Río, amanecieron en el Abra de dicha Barra; y por la Mar ser Muy obligada y Alterada los obligó a mantenerse fuera hasta ver si se aquietaba.

Y se Mantuvieron hasta el día siguiente, veinte, en el que viendo que la Mar iba ya más sosegada, fueron a dar fondo en el surgidero de la Abra esperando la Marea para entrar, donde otro día veinte y uno vino el Piloto Mayor abordo y les mandó levar para entrar en la Barra, como se ejecutó, dando Vela viento en Popa.

Y hallándose ya cercanos, distante una Milla corta de la Barra, viendo el dicho Piloto Mayor que rompía la Mar en ella de parte a parte, y haberse quedado calma y que las lanchas no la podían favorecer la entrada, les mandó que se hiciesen a la mar afuera y vieses donde se podían favorecer, porque aquellas Mares Vivas ya las habían perdido, y haber entrado el tiempo Amenazando:

En cuya ejecución, estando muy metidos entre las Puntas de la dicha Abra y con Mar Grande, estuvieron en peligro evidente de perder la fragata con su carga y las Vidas, discurriendo Modo para salvarse, y lograron el de volverse a este Puerto de Santoña:

Por cuya razón, y por no experimentar igual lance a menos de no se aligerar dicha fragata para Poder entrar sin riesgo de perderla con su carga; por ser en Beneficio de los aseguradores de uno y otro, como se manifiesta y reconoce de lo cierto y verdadero que lleva insinuado, protestando como protesta por la seguridad de la fragata con su carga y Vidas de los de su tripulación”.

Los tripulantes Thomas Dixsi, piloto; Julián Uper, contra maestre; Guillermo Ofres, carpintero; todos vecinos del puerto de Marblett; y el intérprete Don Manuel del Río, declararon bajo de juramento en su forma de los Santos Evangelios, que lo manifestado por el capitán King era toda la verdad de lo sucedido.

2.- NAVÍO “EL ESNO DE BILBAO”

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Roberto Hozpiatt

Arqueo: 140 toneladas

Tripulación:

Origen – Destino: Marbeat (Nueva Inglaterra) – Bilbao

Carga: Bacalao

El 14 de febrero de 1749 compareció en Santoña acompañado por el intérprete Don Manuel del Río Delgado, el capitán del navío inglés atracado en Santoña Thomas Gimble, de porte de ciento cuarenta toneladas, que cargado de bacalao arribó el día anterior a dicho puerto en viaje hacia la Villa de Bilbao a consignación

de Don José Gardoque, mercader en aquella Villa, para entregarle la carga que tomó en el puerto de Mamblead, de la Nueva Inglaterra, de orden de Roberto Hozpiatt, y manifestó:

“Y que es así, que habiendo salido de dicho Puerto de Marblead el día veinte y seis de diciembre, según el cómputo español del año más próximo pasado de mil setecientos cuarenta y ocho, al llegar a la altura de los 43º norte y en la Longitud de 40º y 30´ Meridiano de Londres el día diez del mes de enero siguiente, le sobrevino tempestad de temporal por el viento “huestenordeste” y Mar grande.

Que oprimido el Navío de esta tempestad, reconocieron hacer bastante agua el Navío, donde por algún tiempo, siguiendo la Borrasca, fueron resistiendo a dos Bombas para balderar el agua, hasta que cesado el temporal pudieron hallar alivio para seguir su viaje hasta llegar a este Arribo y Puerto, por lo contrario de Mar Crecida, poca subida de Mareas y viento, para ir a la Barra de dicho Puerto de Bilbao.

Y porque se persuade y teme que en la Borrasca y Temporal que les sobrevino en dicha Altura, de que dimanó hacer mucho agua el navío, pueda haber padecido la carga daño y contratiempo; para que su daño no se atribuya a los Dueños y partes interesadas en su transporte, protestando como protesta cualquier daño causado de dicha tempestad y tiempo”.

Los tripulantes Jacobo Leon, piloto; Juan Russel, contra maestre; y Jacobo Calbey, carpintero; vecinos del puerto de Marblead, juraron ante los Santos Evangelios que lo manifestado por el capitán era toda la verdad de lo sucedido.

3.- NAVÍO “LA ISABEL DE LONDRES”

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Eduardo Wihch

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Londres – Bilbao

Carga: Diferentes géneros

El día 17 de febrero de 1749, compareció en Santoña acompañado por el intérprete Don Carlos Machartt, vecino de Pontevedra, Eduardo Wihch, capitán de un navío anclado en el puerto de dicha Villa, el cual manifestó lo siguiente:

“Que hoy, en este día, habiendo salido de dicho Londres con su dicho Navío para la Villa de Bilbao, se halla arribado en este Puerto con su carga de géneros diferentes.

Y por cuanto, salió de Londres el día diez de diciembre del año próximo pasado, según el estilo inglés, bien preparado de todo lo necesario, siguiendo su vía luego le sobrevinieron tiempos contrarios y muy malos; y en particular en los días dos, tres, cuatro y cinco de febrero del presente año, desde la latitud de 45° y 27’, y con longitud 5° y 46’ al S.E., hasta la latitud de 43° y 56’, en cuyo tiempo tuvo viento desde “norueste” hasta el “suesudeste” tan fuertes, con Mares Grandes, que le precisó ponerse a la capa para evitar en parte el rigor de la Mar que le maltrataba. Y con este mal tiempo, experimentó que el Navío descubrió alguna Agua y que salió aceite por la bomba.

Y así, por lo que puede haber sobrevenido, y que no sea de su cuenta el cual suceso y justificación, hizo y parecieron presentes Colberito Esmitt, piloto de dicho navío, y a Rulero Esmitt, contramaestre; y a Diego Dabidson, marinero. Y, así mismo, Don Julián de las Casas, natural de Sopuerta, de las Encartaciones de Vizcaya, todos los cuales juraron voluntariamente en su forma de los Santos Evangelios los dichos Capitán, Piloto, contramaestre y Marinero, y los Don Carlos Machartt y Don Julián de las Casas, por Dios nuestro Señor y

a una señal de cruz en forma, que todo lo expresado por dicho Capitán Eduardo Wich, capitán de dicho navío, es la verdad de lo que les sucedió y pasaron con dicho temporal y tiempo en dicho navío”.

4.- NAVÍO “NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José González Aedo

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Bayona de Francia - Gijón

Carga: Fardos y flete

El 22 de febrero de 1749, compareció en Santoña ante el Señor Don Juan Francisco José de Casuso, Juez Subdelegado de Marina, Don José González Aedo, capitán de su navío surto en el puerto de la Villa, donde se hallaba de arribada para seguir su vía al puerto de Gijón, del Principado de Asturias, con algunos fardos y flete tomado en Bayona de Francia, y manifestó:

“Que habiendo salido donde los tomó, el día nueve de diciembre del año próximo pasado entre seis y siete de la mañana con el viento “sueste”, vinieron a ponerse con Guetaria, Puerto de la Provincia de Guipúzcoa, a las cinco de la tarde; a cuyo tiempo salió el viento al “hueste” muy recio, que les obligó a tomas “rises” al trinquete y mayor, y se pusieron a la capa hasta las doce, haciendo la vía al norte; y de esta a ahora giraron a la Vuelta del sur, y por ser la mar bastante Grande les dio Algunos Golpes sobre la cubierta, que les obligó a poner a la capa y al virar de tierra por el sur.

De que, por lo que pueda sobrevenir a la carga algún daño, por no ser en su mano, le protesta por ser ocasionado de dicho temporal y tiempo, siendo así que salió bien preparado de lo necesario y a estanque, de dicho Puerto”.

Lo mismo declararon bajo juramento Antonio Fernández, Francisco de Rivas y Antonio Romero, vecinos y naturales de Santoña, marineros y práctico de dicho navío.

5.- NAVÍO “LA JUANA DE BRAN”

Nacionalidad: Francesa

Maestre: Pedro Duttur

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Burdeos – San Sebastián

Carga: Carga general

El 28 de marzo de 1749, compareció Pedro Duttur, vecino de la ciudad de Burdeos, en Reino de Francia, maestre de un navío que había entrado de arribada al puerto de Santoña por temporal contrario, el cual había salido de Burdeos para San Sebastián, con carga consignada para mercaderes de esta última ciudad, y manifestó:

“Digo ser así, que yo salí de dicha ciudad de Burdeos destinado para la dicha de San Sebastián con dicho mi navío y carga, bien preparado y estanco de quilla, cubierta y costados, el día veinte y cinco del corriente, con el viento” sueste” que fue arreciando y la mar grande.

De calidad, que continuamente Nos combatían los golpes en la cubierta, sin cesar el temporal que nos afligió grandemente, sin poder hacer otra derrota más conforme para dicho nuestro viaje, que la trajimos hasta avistar y reconocer hoy la abra de este puerto, que por asegurarnos entramos y estamos ancorados esperando el favorable tiempo para seguir nuestro viaje.

Y porque dicho temporal, desde dicho día veinte y cinco que salimos hasta hoy veinte y ocho, en los tres días nos apretó mucho, así de viento como de mar grande que nos salvaba y combatía el navío, es de temer y merecerlo de que “aiga” padecido algunas averías de daño la carga y géneros de dicho mi navío, protestando, como protesto, ser

y provenir de dicho temporal de mar y viento que padecimos y nos sobrevino”.

Por medio del intérprete Don Matías de la Brena, vecino de Santoña, declararon un tal Duttur y Pedro Pechan, naturales de Burdeos, que lo manifestado por el maestre Pedro Dutor era toda la verdad de lo sucedido.

6.- BERGANTÍN “LA MARÍA CATALINA DE BAYONA”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Pedro Marthin

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Bayona de Francia – Bilbao

Carga: Azúcar y fardería

El 28 de marzo de 1749, compareció Pedro Marthin, maestre de un bergantín francés entrado de arribada en Santoña en viaje hacia Bilbao, el cual manifestó:

“Y digo, que habiendo salido el día veinte y seis del corriente de la Ciudad de Bayona de Francia, donde soy nativo, con dicho mi bergantín cargado de azúcar y fardería para la dicha Villa de Bilbao, con buen tiempo y preparado y estanco de quilla y bordos, Nos sobrevino al llegar a la Abra de Bilbao el tiempo que Nos privó la entrada de dicho puerto, teniendo ya piloto de una Lancha que había salido para asistirnos a la entrada a las ocho de la noche de aquel día, y nos vimos forzados a “Guirar” de bordo en la vuelta del norte de aquel día.

Y apretando el tiempo y la mar grande, recibimos en aquella vuelta muchos golpes de mar que nos salvaba, y uno que vino muy fuerte nos arrancó el bote, que fue contra el costado del navío; y con los vaivenes y lo manco de la embarcación con el volumen y opresión de los golpes de mar, me vi precisado, con acuerdo del piloto y marineros, por evitar el rompimiento del costado si se destrincaba una barrica de sidra que venía en la cubierta, hacia la tilla de popa, a desfondarla.

Y luego que pudimos valernos de alguna tregua que nos dio el temporal, giramos de bordo como a las doce de la noche referida, en vuelta del sur, en busca de dicho puerto de Bilbao; y otro día veinte y siete, nos hallamos por la mañana con este puerto de Santoña, norte sur, por los aguajes que nos dribaron corrientes al “hueste” como se reconoció.

Por lo cual, y permanecer el tiempo contrario, temeroso de que nos sobreviniese más tiempo contrario, tomamos acuerdo de entramos a asegurarnos en este puerto, como el mejor de esta costa; y con efecto venimos anochecer con el abra, y al día dicho entramos.

Y por que de lo sucedido me temo que a dicha carga de azúcar y fardería le “haiga” sobrevenido daño de averías, protestando, como protesto la culpa; y cargo a dicho temporal de mar y vientos, y que no se me haga cargo ni a otro interesado en el fletamiento y navío”.

A continuación, en presencia del intérprete Don Matías de la Brena Guerra, vecino de Santoña, declararon lo mismo que el maestre del bergantín, Juan Xirardo, piloto; Santiago Bufett y Nicolas Marthino, marineros de dicho bergantín. Su declaración fue la siguiente:

“Que es así, que con dicho Capitán salieron en dicho bergantín de la Ciudad de Bayona, del Reino de Francia, donde son nativos, cargados de azúcar y fardería para dicha Villa de Bilbao, del Señorío de Vizcaya, el día veinte y seis del corriente mes, bien preparados a estanco de quilla, cubierta y costados.

Y que vinieron a la abra de dicho puerto de Bilbao, donde llegó una lancha a echar piloto, como a las ocho de la noche de aquel día que pretendieron la entrada, y les sobrevino el viento contrario por la boca del puerto que los obligó a dar vuelta a la mar, de más en mar grande, que les arrancó el bote de la embarcación de medio de ella, en la cubierta, que fue contra el costado, temiendo que a otros golpes devolviese contra el otro costado que le abriese.

Y para poder recobrase, y que no les viniese de golpe Una Barrica de sidra que traían trincada hacia la tilla de popa, sobre la cubierta, acordaron desfondarla, como la desfondaron, para excusar

el riesgo; y a las doce de la noche giraron de bordo en vuelta del sur, con alguna tregua que les dio el temporal, en busca de dicha abra y puerto de Bilbao.

Y por la mañana de ayer, veinte y ocho, se hallaron norte sur con este puerto de Santoña, por haberlos dribado los agujajes que corrían al “guste”, como lo reconocieron, por lo cual, y subsistir el tiempo contrario, entraron para asegurarse en este puerto, donde se hallan surtos y ancorados, esperando favorable tiempo para seguir su viaje; que es cierto que por lo acaecido, dicho temporal y borrasca, se puede temer algún daño de avería a dicha carga y navío”.

AÑO 1755

7.- NAVÍO “EL SUCESO”

Nacionalidad: Irlandesa

Capitán: Mathias Dodd

Arqueo: 300 toneladas

Tripulación:

Origen – Destino: Cádiz – Santander y Santoña

Carga: Sal

El 5 de junio de 1755, arribó a Santoña el navío nombrado “**El Suceso**”, al mando de su capitán Mathias Dodd, vecino de la ciudad de Dublín del Reino de Irlanda, de los dominios del Reino de Inglaterra, de porte de trescientas toneladas, que se hallaba detenido en el puerto hacía tiempo para su composición y reparo. En este día su capitán manifestó por medio de Don Manuel del Río Delgado, entendido en la lengua inglesa, lo siguiente:

“Que con dicho su navío había salido de la Bahía de la Ciudad de Cádiz, de este Reino de España, con carga de sal para los Puertos de esta Villa y la de Santander, el día diez y nueve de enero de este presente año, con tiempo favorable, y bien acondicionado y preparado dicho su Navío de aparejos y estanco de Quilla, Bordos y “Escutillas”.

Le sucedió el contraste de temporales de Mar y Vientos sobre el Cabo de Peñas, que le arrojó a poderse fondear en la Rada de Lugaña, junto a Comillas, donde, de una Lancha que salió a socorrerle, tomó dos prácticos; y por no perder Vidas y Navío, por consejo de los prácticos picó el cable y se hizo a la Vela para el dicho Puerto de Santander, Manco del Palo de Gavia y desandrajadas todo el velamen.

Y por no poder acogerse en dicho Puerto por el recio temporal, corrió a dar fondo al de esta bahía de Santoña, donde dio fondo; y socorrido de Lanchas y Piloto, perdiendo una Uña de la áncora, levó y entró en este Puerto y pasó a hacer Protesta ante el Juez Subdelegado de Marina, que reside en la Villa de Laredo, distante una Legua de esta, a la otra parte de este Canal y Puerto, el día veinte de febrero de este dicho año, treinta y dos días después de su salida de Cádiz.

En donde, habiendo hecho su descarga de sal, que se condujo en Barcos para el Alfolí Real de dicha Villa de Laredo, debiendo de atender al cuidado esencial que le quedó de dicho su Navío, para repararle y ponerle Navegable por lo mal parado que quedó, y quebrantado de dichos temporales y rehacerse de sus Cables, Áncoras, Velamen, Jarcias y Palo, le fue preciso Varar en el remanso del Sable del Canal de los Muelles de esta Villa:

Donde ha estado después de hecha su descarga, en componerse y repararse en quilla, Maderas y tabla de plan y costados, y demás obras muertas, carenándose y “alcatranarse” y hacerse de nuevo de todo lo necesario, a gran costa, como es preciso para proseguir el viaje de su destino, y Cuenta de sus Mercaderes y aseguradores, para lo cual y su abono tiene hecha cuenta y razón de todos sus costos, según las Memorias y recibos que hizo de manifiesto, para que se le ponga por fe de Instrumento, en la manera que haga a su Justificación.

Y por lo que hizo y afirma por relación Jurada, y que resulta de su cuenta, papeles y recibos de lo gastado, comprado y pagado en la composición de dicho su Navío y reposición de dicho su Cable, Áncoras, Velamen y Jarcias, con lo demás concerniente, se halla por partidas con distinción, Importar lo siguiente =

“Primeramente, a los dos Prácticos que tomó en la Rada del Lugar de Luaña, junto a Comillas, de una Lancha tripulada de diez y ocho hombres que salió a socorrerle, pagó sesenta pesos.

Iden, al Piloto, para la entrada en el Puerto de esta Villa, pagó treinta pesos; y por ser preciso para asegurarse que le llevasen dos áncoras prestadas por lo que apretaba el temporal, pagó por el empréstito seis pesos; y a las dos lanchas que le llevaron al Bordo pagó quince pesos; y a seis Lanchas que le entraron Remolcando en este Puerto pagó veinte y cuatro; los que con los Quince de la conducción de áncoras, seis del empréstito, y treinta del Piloto componen setenta y cinco pesos.

Iden, habiendo pasado dicho Capitán a la Villa de Bilbao para hacerse de dichas áncoras, la una por la que quedó picado el cable en la Rada de Lugaña, y la otra por falta de la una uña que rompió al Levantar para esta entrada, que pesaría de diez y siete a diez y ocho Quintales, como, así mismo, a hacerse de cable, jarcias y repaso de velámenes, compró cinco mil ciento y diez y nueve libras en un cable y jarcia gruesa, al precio de siete pesos y tres cuartos de peso el quintal, que importa trescientos y noventa y seis pesos, nueve reales y veinte y ocho maravedís.

Más, otra partida de jarcia menuda que pesó seiscientos veinte y siete libras, a precio de siete pesos y medio quintal, que valen cuarenta y siete pesos y doce maravedís.

Iden, por las dos áncoras que compró en San Sebastián, adonde pasó desde Bilbao, y pesaron dos mil novecientos y veinte y ocho libras, a seis pesos y medio el quintal, importan ciento noventa pesos, cuatro reales y veinte y seis maravedís.

Iden, por el flete de áncoras, jarcia, comisión y derechos desde Bilbao a esta de Santoña, treinta y cuatro pesos, doce reales y veinte y nueve maravedís.

Iden, por los Gastos de dicho Capitán de ida y vuelta de San Sebastián a Bilbao con caballería y criados, en que se ocupó seis días, a cinco pesos, importan treinta pesos.

Por sus Gastos en Bilbao para dichas diligencias, ida y vuelta a Santoña con caballería y criado, treinta y tres pesos y once reales.

Iden, por el reparo de Navío de su avería y composición, en Madera y tablas de roble y otras tablas de Pino, ciento y seis pesos y doce maravedís.

Más, del herraje para dicha composición, cuarenta y cinco pesos, cinco reales y seis maravedís.

Iden, trece Barriles y medio de “Alcatrán”, veinte y ocho pesos y ocho reales.

Más, de Brea Cinco Quintales a veinte y un reales Quintal, siete pesos.

Iden, de clavazón de diferentes menas catorce pesos, y ocho Reales.

Iden, para Cuatro Piezas de “olona” para remendar las velas desandrajadas del temporal, a ocho pesos y medio la pieza, importan treinta y cuatro pesos.

Iden, por seis piezas de lona más fuerte, del número cuatro, a trece pesos pieza, hacen setenta y ocho pesos.

Por trece libras y media de Hilo de Vela para coserlas y remendarlas, a seis reales libra, son cinco pesos y seis reales.

Iden, por cuatro Quintales de estopa para Calafatear el Navío, a setenta reales quintal, valen diez y ocho pesos y diez reales.

Iden, por noventa y seis Jornales de Carpinteros y Galafates, a siete reales por Jornal diario de cada uno, importan cuarenta y cuatro pesos y doce reales.

Iden, por el sueldo del Maestro Carpintero de Maestranza en cuarenta y dos días, a peso por día, cuarenta y dos pesos.

Iden, por once tts. y media de suela para las bombas y palos, cuatro pesos y tres reales.

Iden, de Aceite linaza y Pintura, dos pesos y un Real y veinte y ocho maravedís.

*De Azufre para la mezcla de “alcatrán” y Brea, cuatro pesos.
De Vidrios para las Portas de la Cámara, un peso y diez reales.*

Cuatro Remos para la Lancha, dos pesos y diez reales.

Iden, de Lanilla para las Grímpolas y agujas, dos pesos.

Iden, por el sueldo y comidas de diez hombres en sesenta días

asistiendo a los Carpinteros y Galafates, y en transportar y acarrear los materiales, y Composición de todas las velas (pues todas padecieron, y algunas desandrajadas), doscientos y sesenta y tres pesos, un Real y veinte y tres maravedís, sin entrar ni hacer cuenta en esto de sueldos ni comidas de Capitán ni Piloto” =

“Todos los cuales Gastos y compras, en la forma que van expresados, importan mil quinientos ochenta y tres pesos de a quince reales de vellón cada uno, que Juró el dicho Capitán ser así como se contiene por su cuenta, recibos y papeles.

En su Razón, y para Más Justificación, llamó y parecieron presentes el Piloto con el contra Maestre y un Marinero de dicho su Navío, que por el dicho Don Manuel del Río, intérprete de la lengua inglesa que entienden:

Dijeron ser y llamarse el dicho Piloto James Diermat y ser nativo de dicho Reino de Irlanda; y el dicho contra Maestre dijo llamarse James Meir, nativo, así mismo, del Reino de Irlanda; y el dicho Marinero dijo llamarse Gerónimo Grothy, de nación sueco, los cuales, en su forma, también dijeron:

Certificaban y Juraban ser verdad todo lo contenido por dicha Cuenta, que en reparo y composición de dicho Navío ha traído dicho Capitán, de que por el temporal de su viajes perdió, y todo lo necesario para dicho su reparo de Maderas, tablas, carena, Clavazón, Áncoras, Cable y Jarcias mayores y menores, Velamen y reparo de Cámara, que todo lo han visto ser y pasar como asistentes en dicho Navío y trabajos en ello con la demás Gente, en lo cual y en las grímpolas y agujas entienden, y saben que el dicho Capitán pagó e hizo los gastos =

Y en cuanto a los gastos de su Persona y los otros causados, según y como va dicho, entienden que para pagarlo y suplirlo se ha valido de sus conocidos y Amigos que se le han mostrado; y que por lo que mira al gasto de su Persona en dicho su viaje a Bilbao y San Sebastián, para agencias y traer todos los géneros y materiales que faltaban, se remiten a dicha su cuenta, por conocerle de toda buena realidad y cabalidad.

Y así lo declararon por dicho Don Manuel del Río, Intérprete, y lo firmaron con el dicho Capitán, a que yo el escribano doy fe conoz-

co haber visto y tener por tal de tiempo a esta parte que ha estado en esta Villa, entendiendo en el reparo de dicho su Navío, siendo presente a todo el dicho Don Manuel del Río, Intérprete, y Don Juan de la Brena Xijón, quienes lo firmaron, vecinos y natural que son de esta Villa =

Matthias Dodd. Capitán. Manuel del Río
 James Duyerdett James Meir Hieronymus Grothy
 Juan de la Brena Xijón
 Ante mi
 José Antonio Ortiz Echaves”

AÑO 1761

8.- BERGANTÍN “EL SANTÍSIMO SACRAMENTO Y SANTA ROSA”

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Juan Domingo Salbo

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: San Sebastián – Bebro (?)

Carga:

El 23 de abril de 1761, comparecía a la una y media de la tarde ante el escribano José Antonio Ortiz Echaves, Juan Domingo Salbo, vecino de la ciudad de Lisboa, del Reino de Portugal, acompañado de José de Reyes, el primero como capitán y el segundo como piloto del Bergantín “**El Santísimo Sacramento y Santa Rosa**”, que había entrado de arribada en la ría y canal de Santoña el día anterior, a las dos de la tarde; los cuales, después de haber manifestado su despacho de sanidad, dijeron:

“Que habiendo salido de la ciudad de San Sebastián, de la Provincia de Guipúzcoa, para la ciudad de Bebro (?), el día viernes diez y siete que se contaron del corriente, con buen tiempo, con que navegaron el día siguiente, sábado, y les sobrevino al otro Día Domingo tiempo contrario por el “huste norueste y nornorueste” recio y gran Mar, hallándose a sotavento del Puerto de Xixon en 43° y 35’ de la latitud, sin poder resistir el temporal grande de mar y viento.

Y habiendo aguantado hasta otro día Lunes, descubrieron mucha agua que no podían rendir, y se vieron obligados a volver de arribada lo restante del dicho día y el martes en busca de este Puerto, donde como es dicho entraron Ayer Miércoles a las tres de la tarde, donde le es preciso reconocer para tomar su agua y repararse.

Y por cuanto, de dicho temporal y descubrimiento de agua, se teme el dicho Capitán haya Padecido en dicho Bergantín y su carga, y haberse presentado a hacer su protesta dentro de las veinte y cuatro horas; por tanto, en la forma más competente la hace del dicho temporal de mar y tiempo, para que no se le tribuya culpa ni cargo alguno”.

Lo mismo declararon los marineros Antonio José y Manuel Pico; por estos últimos firmó Don José de la Cosa Valdés, natural y vecino de Santoña.

9.- NAVÍO “LA MARGARITA DE BILBAO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Antonio López

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Bureau de Landezneau (Francia) – Bilbao

Carga: Carga general y transporte de viajeros

El día 26 de abril de 1761, comparecía Antonio López a las diez horas del día, vecino de la Villa de Portugalete, del Señorío de Vizcaya, capitán del navío “**La Margarita de Bilbao**”, con carga y transporte que había tomado el día 18 del

mismo mes en el puerto de Bureau de Landezneau, del Reino de Francia, para la Villa de Bilbao, que el día anterior había arribado a Santoña, el cual manifestó en compañía de su piloto José de la Puenta:

“Que, habiendo salido de dicho Puerto de Francia el día veinte y tres de este presente mes de Abril con tiempo favorable, para dicha Villa de Bilbao de su destino, les vino apretando el tiempo norte y por el “norueste” con gran Mar, que los salvaba y entraba y llenaba y traía como sumergidos sobre la cubierta.

Y vinieron a reconocer, siempre con este temporal, este Puerto el dicho día de ayer, veinte y cinco, donde por asegurarse se vieron precisados a entrar; y en justificación de esta verdad, comparecieron, así mismo, Joseph del Cerro e Ignacio de Llano, marineros de la tripulación de dicho navío, vizcaínos así mismo, y ambos voluntariamente, bajo del juramento que también hicieron por Dios y a una cruz, dijeron y declararon lo mismo que dicen y declaran el dicho capitán y piloto”.

10.- NAVÍO “NUESTRA SEÑORA DE LA VITORIA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel de Santaulari

Arqueo:

Tripulación:

Origen - Destino: Bilbao - Nantes (Francia)

Carga: Hierro y otras mercaderías

El día 3 de diciembre de 1761, se personaba en Santoña ante el escribano de Su Majestad, por no haber Subdelegado de Marina, Manuel de Santaulari, vecino de la Villa de Bilbao, en el Señorío de Vizcaya, capitán del navío **“Nuestra Señora de la Vitoria”**, que había entrado por arribada el día anterior a las dos de la tarde, el cual manifestó lo siguiente:

“Que habiendo salido el mismo día de ayer dos por la mañana de la Barra de Portugalete, de la Ría de la dicha Villa de Bilbao, con

dicho su navío y gente de su tripulación, con carga de fierro y otras mercaderías para la ciudad de Nantes, en el Reino de Francia, con tiempo favorable, les sobrevino el tiempo contrario y fuerte, y se levantó la mar que los salvaba por un costado como abierto y otro el navío, donde apretando el temporal descubrió mucha agua, hasta diez y ocho pulgadas, que a dos bombas no podían resistir, y se vieron precisados a venirse a refugiar a este Puerto, para librarse del peligro y poner en salvamento.

Y por cuanto, se persuade que dicho tiempo y mucho agua que descubrió el dicho navío, habrá padecido y resulte alguna avería su carga, hacía y hace la protesta de temporal de mar y contraste de viento, para que en ningún tiempo se le pueda cargar y ni atribuir culpa ni falta alguna”.

Lo mismo declararon José de la Cuesta y Martín de Madariaga y Manuel Antonio de la Carrera, marineros del dicho navío, vecinos de dicho Señorío de Vizcaya.

AÑO 1762

11.- PATACHE “LA MARÍA LUISA”

Nacionalidad. Española

Capitán: Diego de Baraiz

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: - La Coruña, El Ferrol, Lagraña

Carga: Barricas de vino y barriles de pólvora

El 14 de agosto de 1762, compareció en Santoña ante el escribano de dicha Villa, Diego de Baraiz, vecino de la Villa de Plencia, del Señorío de Vizcaya, capitán del patache “**La María Luisa**”, con carga de unas Barricas de Vino y unos Barriles de Pólvora, con destino a La Coruña y Puerto de El Ferrol y Lagraña:

“Que entró en la Ría y Canal de esta Villa, donde ha estado de mucho tiempo a esta parte tímido de salir al mar y hacer su viaje, por los muchos corsarios de enemigos Ingleses que continuamente cruzan y andan estas costas y las de Galicia, que han apresado muchas embarcaciones que seguían dicho su destino, como así es constante, público y notorio.

Lo cual, mediante y haber pasado temporal de Aguas, Viento y corrientes de mareas y “xussentes”; y en el día de ayer, con el recio “trubón” una Borrasca de viento a cosa de las dos a las tres de la tarde con Aguacero de aguas, que corrió luego dando a la Bomba, reconocieron mucha agua:

Por lo cual, habiendo comenzado a descargar una porción de Barriles, luego que pasó el tiempo y se quedó quieto ayer mismo, y hoy por la mañana, para los Castillos de esta Villa y la de Laredo que está en esta Abra con orden que se les dio para ello, han reconocido tener en las Barricas que están Abajo Alguna Avería:

Y para que no se le Impute omisión ni culpa Alguna, hace la protesta que más justa y competente y conforme le sea”.

Lo mismo declararon Isidro de Urresti, José de Soltura y Ramón de Maureza, marineros de dicho patache y vecinos de la misma Villa de Plencia.

12.- GALEOTA “SAN MARTÍN”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Larruset

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Bayona de Francia – Hamburgo

Carga: Azúcar, café y otras mercaderías

El 7 de junio de 1764, compareció ante el escribano de Santoña el Capitán Larruset, vecino de la ciudad de Bayona, del Reino de Francia, que había entrado de arribada el día anterior miércoles al mando de su goleta “**San Martín**”, el cual manifestó lo siguiente:

“Que salió de dicha Ciudad (de Bayona) el día cuatro del presente mes y que se hizo a la vela con carga de Azúcar, Café y otras Mercaderías fletado para la Ciudad de Hamburgo, estando el tiempo favorable y estando dicha Galeota bien acondicionada, a estanque de Quilla a Codaste.

Y al otro día, martes cinco de dicho mes, yendo en su Navegación, le saltó el viento para el Nornordeste fresco, con que se levantó la mar; y reconociendo por la Guardia sus bombas a las siete de la noche, sobre el Cabo de Machichaco allá, que recibía bastante agua, la que aunque se rendía era para no proseguir su viaje, por lo que se vio precisado a arribar a este dicho Puerto, así por la demasiada fatiga de la tripulación, como para reconocer por donde hacía el agua”.

AÑO 1765

13.- NAVÍO “SAN ANTONIO DE PADUA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Cuquellu

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Bayona de Francia – Santander

Carga: Trigo

El día 15 de abril de 1765, compareció en Santoña ante el Señor Don Antonio de la Cosa Bádames, sustituto Delegado de Marina, Juan Cuquellu (?), vecino de Plencia, del Señorío de Vizcaya, capitán del navío “**San Antonio de Padua**”, el cual manifestó lo siguiente:

“Dijo, haber salido del Puerto de Bayona, del Reino de Francia, cargado de trigo, fletado para la Ciudad de Santander, el día viernes doce del corriente se contaron, por la mañana con viento favo-

nable, bien preparado y a estanco, y le sobrevino al otro día sábado entre la una y dos de la Noche el contraste de viento contrario por el Norte y Norueste recio sobre La Galera (¿La Galea?), a diez Leguas a la mar de Distancia con gran travesía de mar:

De cuya fuerza de temporal perdió dos Gavias, y con las Velas mayores se vio precisado a venir de arribada a entrar en la Ría y Canal de este Puerto de Santoña, habiendo resistido la fuerza de combates, para venir como vino ayer domingo siguiente por la marea de la Noche.

Y porque se teme de alguna avería en su carga y embarcación, por la fuerza del temporal de mar y viento, y que no se le atribuya falta ni quebranto alguno, hace esta su protesta de mar y viento”.

Lo mismo declaró el piloto Ventura de la Cuesta, vecino de Santander, y los marineros Bautista de Ybarra y Ventura de la Rúa, vecinos del Señorío de Vizcaya.

14.- BERGANTÍN “EL SAN JUAN”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Santiago Mosio

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: La Rochela (Francia) – Pravia

Carga: Sal

El 7 de octubre de 1765, se personó en Santoña Santiago Mosio, vecino de la Isla de Dios, en Francia, capitán del navío nombrado “**El San Juan**”, que con carga de sal tomada en la Ciudad de La Rochela, fletado por orden del Rey para el Real Alfolí de Pravia, del Principado de Asturias, del Reino de España, arribó al Puerto de Santoña por el temporal y poder librar las vidas y navío, el cual manifestó lo siguiente:

“Digo, que yo salí de dicha Ciudad y Puerto de La Rochela el día veinte y cinco del mes próximo pasado de Septiembre, con dicho mi navío o bergantín, con buena tripulación y a estanco y bien apare-

jado de lo necesario, con dicha carga de sal y con buen tiempo favorable, para dicho puerto de Pravia.

Y sobreviniéndonos contrastes de tiempo, llegamos a la vista de Ribadesella en día primero de este presente mes de octubre, que es en la costa de dicho Principado de Asturias, seis días después que salimos de la dicha Rochela; y nos entró mucha fuerza de viento por el “hueste” y “güestenorueste”, que nos obligó a tomar un piloto de una Lancha que salió de dicho Puerto en Nuestro Socorro, para entrar dentro del Puerto.

Y no pudiendo, por la gran mar y tormenta de viento, nos largó la Lancha, quedándonos con el piloto abordo, y nos vimos precisados hacernos fuera a la mar, donde apretando el tiempo de más a más nos obligó a poner a la capa con tres andanas de “rises” tomados a la vela mayor, y con el foque capeando estuvimos cinco días combatiendo; habiéndonos llevado y “rompido” el velacho: y con gran mar que nos salvaba hasta los palos, y combates por uno y otro costado, nos vimos sumergidos, y arrancó el bote al golpe de dos furiosas olas de mar, que los puso en gran conflicto.

Y nos llevó, a más del bote, la bitácora con sus compases y un cajón con herramientas de carpintería para cualquiera más pronta reparación, y las barandas del portalón; e hizo el rompimiento de las “escutillas”, por donde entró mucho agua a la bodega de la carga.

Y por salvar las vidas y surgir el Barco, para se poder Salvar arrojaron por las portas de la Cámara como setenta fanegas de Sal, poco más o menos; y vinieron corriendo la fuerza del temporal, a Dios Misericordia, de arribada a la abra de este Puerto ayer día seis, donde llegó una Lancha de este Puerto y un Piloto para entrar, como entró, y se halla surto y ancorado en la Ría y Canal de esta Villa el día de ayer expresado, por la marea de la tarde, donde ha estado hasta hoy siete siguiente que nos llegó vista de Justicia y Sanidad, a las diez del día.

Que desde las seis de la tarde de su entrada de ayer, dicho día seis, hasta ahora que pasó ante Su Merced a hacer, como hago, esta mi protesta de temporales de mar y viento, van diez y seis horas; y protesto por los daños y averías padecidos en dicha carga y navío con su

bote, que la tempestad de mar y viento nos puso en peligro de las vidas, naufragio y daños, y que no se me impute ni haga cargo alguno de la pérdida y averías de navío y carga por la fuerza de los temporales padecidos”.

A continuación declararon Lucas de Bono, piloto; y Francisco Cantera, contramaestre; Pedro de Reyn, marinero; Ignacio de Arias, piloto de la lancha de Ribadesella, los cuales declararon que todo lo manifestado por el capitán era toda la verdad de lo sucedido.

AÑO 1766

15.- PATACHE “SANTA ROSA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Martín de Ajeo

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Lisboa – Bilbao

Carga: Sal y palo campeche

El día 8 de octubre del año 1766 por la mañana, compareció en Santoña ante el Señor Don Antonio de la Cosa Bádames, sustituto Subdelegado de Marina, Martín de Ajeo, vecino de Plencia, del Señorío de Vizcaya, capitán del patache nombrado “**Santa Rosa**”, que había entrado a la ría y canal el día anterior por la tarde, el cual manifestó:

“Que habiendo tomado su carga de sal a flete para la Villa de Bilbao en la Ciudad de Lisboa, del Reino de Portugal, y embarcado alguna Porción de palo campeche, salió con buen tiempo favorable el día veinte y cuatro del mes próximo Pasado de septiembre con dicho su Patache, bien a estanco de quilla y codastes y “escutillas”; y bien aparejado y prevenido de todo lo Necesario; y haciendo su navegación con buena Gente de su tripulación, les sobrevino un Recio y Gran

temporal de viento Norte “Nornorueste”, con Gran Cerrazón y mucha mar, que los salvaba de Popa a proa y combatía por uno y otro costado, que les entró el día veinte y ocho de dicho mes, cuatro días después de su salida, sobre Porto Porto (sic: ¿Oporto ?), a Distancia de seis Leguas a la mar.

Cuyo temporal les continuó tres días, hasta el Primero día de este mes, en el cual temporal les faltó el Velacho y la Gavia Mayor y mesana, viéndose en tan Gran conflicto y para Perder las Vidas, que cortaron la Jarcia de las maniobras de dichas Velas; al cabo de los cuales tres días, habiendo amansado la tempestad del temporal algún tanto, pudieron con una Gavia Vieja de Respeto que pudieron preparar, y vinieron corriendo la costa sin Poder tomar Puerto alguno, hasta el día de ayer, siete del corriente por la tarde, que les dio lugar de abocar el Puerto de esta Villa, que dista como Nueve Leguas de la dicha de Bilbao, en esta costa.

De cuyo temporal y borrasca de mar y viento, se teme y persuade que habrá padecido y habrá avería en dicha su carga, además de la hecha en dicho su Patache; y para que en Ningún tiempo se le pueda Hacer cargo no echar culpa alguna, Hace esta su protesta de temporal de mar y viento en la forma más debida”.

Lo mismo declararon el piloto Martín de Ajeo, e Ignacio Lopategui y Tomás de Larragan, marineros de dicho patache.

AÑO 1774

16.- FRAGATA “SAN JOSÉ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro de Zubiría

Arqueo: 250 toneladas

Tripulación: 16 marineros

Origen – Destino: Amsterdam – Bilbao

Carga: Fardería, toneles y otros efectos

El 19 de marzo de 1774, comparecía en Santoña ante Don José González, Juez Subdelegado de Marina en aquel puerto, Don Pedro de Zubiría, capitán de la fragata nombrada “**San José**”, que había entrado de arribada forzosa y estaba anclada en la canal de la ría, a fin de dar su protesta y declaración de lo sucedido en su último viaje, lo cual hizo en los términos siguientes:

“Dijo, que hallándose con dicha su fragata, que es de porte de doscientos y cincuenta toneladas, poco más o menos, bien carenada y prevenida de todo lo necesario para la buena navegación, tripulada de diez y seis marineros, incluso el Declarante, en el Puerto de Ámsterdam, de los Estados de Holanda, la afletó para la Villa de Bilbao.

Y habiéndola cargado de fardería, toneles y otros efectos, salió de dicho Puerto el día primero de Enero de este año, a cosa de las once de la mañana para la bajada a Teseo, donde llegó el día tres de febrero a cosa de las cuatro de la tarde.

Y habiéndole acontecido por los tiempos contrarios una varada en Pampoi, se vio en precisión de alijar dicha fragata y sacarle tres gabarras de carga, y hacer otras maniobras, con cuyo motivo padeció bastante avería, así en los cables como en lo demás, según consta de la protesta que hizo en dicho Amsterdam; el día catorce de dicho mes de febrero acabó de tomar la carga alijada en dicho Pampoi, a cuya rada bajó sin ella, de orden de los interesados.

El día nueve de Marzo, salió de dicha Rada para la referida Villa de Bilbao con el viento por el Nordeste; y a las doce de su Noche hizo cargar las Gavias arriba por el mucho viento y mar, habiendo descubierto dicha fragata una Agua considerable de una bomba, y a la misma hora se aferraron las Gavias.

A las seis de la mañana del día diez se volvieron a largar las Gavias sobre dos andanas de “Rizes”; y a las doce, hallándose en el paso de entre Calais y Doblás, se volvieron a aferrar por el mucho viento “Leste”, quedándose corriendo con el trinquete; con el cual llegó sin otra vela a dar vista a la Isla de Guisan el día doce del mismo, a cosa de las seis de la mañana, donde se largaron las Gavias sobre todos los “Rizes”; a las ocho se largaron también dos andanas

de “Rizes” y algunas velas menudas. A las cuatro de la tarde se volvieron a aferrar todas las velas menudas, tomando un “Riz” a dichas Gavias.

Y navegando con el viento “Sueste” llegó el día quince, a las seis de la mañana, a avistar los Urriales, en donde se quedó en calma, hasta el día diez y siete a las cuatro de la mañana, que entró el viento por el Norte, con el que corrió; y a las doce dio fondo en la Rada que llaman el Fraile, de este Puerto de Santoña, por no determinar presentarse en la barra, a causa de las Aguas muertas. Y el día diez y ocho, con la marea de la mañana, entró en la canal, donde dio fondo.

Y, por cuanto ignora si la carga que trae ha recibido algún daño, respecto no haberse abierto la escotilla, y en caso que la haya no ha sido originada por su culpa ni la de su tripulación, respecto haber trabajado con la fatiga necesaria, así en el gobierno y manobra, como en la bomba a sacar agua; y que sólo puede haber sido de resulta de los temporales que lleva referidos y, en especial, con los golpes de mar, así en el paso de entre Calais y Doblus, como en la Canal de Inglaterra.

En esta atención, protesta contra el mar y sus accidentes o contra quien haya lugar el daño que resultase o puede resultar”.

AÑO 1777

17.- PAQUEBOTE “SAN SEBASTIÁN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Ignacio González Carrera

Arqueo: 120 toneladas

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Londres – Bilbao

Carga: Fardería

El 29 de octubre de 1777, estando en la ribera y canal de la Villa de Puerto de Santoña, compareció Don Ignacio González Carrera, capitán del paquebote “San

Sebastián”, surto y anclado en dicha canal, para hacer declaración de lo sucedido durante la última travesía de su barco, y después de haber jurado decir verdad lo hizo en estos términos:

“Dijo, que hallándose en la Ría de Londres con dicho su Pacabot, que es de porte de ciento y veinte toneladas, bien carenado y prevenido de todo lo necesario para la buena navegación, tripulado de diez Marineros, incluso el Declarante y Piloto, afletado para la Villa de Bilbao cargado de fardería, salió y se hizo a la Vela de dicha Ría con el piloto Práctico de la Ribera, el día ocho de octubre para la bajada a Dunas, con viento por el Oeste y Oes Sudoeste bonancible, y llegó a dicho Dunas el día trece de este mismo mes a las dos de la tarde, en donde despidió el piloto práctico.

Y siguió su viaje con el viento por el Nordeste y Norte bonancibles, que le Duró hasta las nueve de la noche que se llamó más al Este, y fue refrescando cada vez más hasta las tres de la tarde del día catorce, en que fue en aumento tanto y la mar encontrada, que por los continuos resalseres de agua y continuos golpes de mar que pasaban por sobre la cubierta, apremió el Navío de modo y tan bastamente que le precisó a aferrar el Velacho y tomar dos” risos” a la gavia, quedando con sólo ella y el trinquete.

A cuyo tiempo, el Cabo Porlan demoraba al Norte cuarto al Nordeste, estando en la Latitud de 50° y 25’ Norte y en la Longitud de 14° y 12’, de cuya resulta descubrió al Barco tanta agua que se vio en precisión de acudir a las Bombas incesantemente; Navegando con vientos variables y calmas hasta el día veinte, en que a las ocho de la Noche que se llamó viento al “esueste” refrescando con aumento, que por la mar tan encontrada de él y del “Norueste” se embarcaba en la cubierta bastante Mar, precisándole dicho viento acortar de vela por no poderlo resistir a causa del apremio y mucho agua que cogía el barco, tomando los dos rizados a cada gavia.

Y siguiendo así el Viento y mar hasta las tres de la tarde del día veinte y uno, que se quedó el viento calmoso; pero continuando la Mar y el agua de abajo y los vientos por el “Sueste Sur Sueste y Esueste” hasta el día veinte y dos que avistó en este día tierra a bastante dis-

tancia, que no se pudo reconocer por estar bastante cargado y los vientos calmosos, que continuaron veinte y siete, que a las ocho de la mañana, estando en la Boca de Santander (¿Portugalete?) le abordó una Lancha de Algorta y se embarcó el Piloto Lemán de la Barra de Bilbao, a quien habiéndole puesto los Pies de agua que calaba el barco, le dijo no podía entrar por entonces en la barra, por no tener bastante agua, y al mismo tiempo los vientos inconstantes, por lo que determinó Seguir la Derrota, viéndose en precisión de arribar a este puerto, habiendo reconocido este día algún alivio en las bombas.

Y el día veinte y ocho a las dos y media de su Mañana dio fondo en el Surgidero del Fraile, donde se mantuvo hasta las Nueve de la misma mañana, en que se hizo a la vela para entrar en este puerto, donde se ancló a cosa de las diez.

Y por cuanto ignora si la carga que trae ha recibido algún daño, respecto no haberse abierto la escotilla, en el Caso que la haya no ha sido originada por su culpa ni la de su tripulación, respecto haber trabajado con la fatiga Necesaria, así en el gobierno y Maniobra como en las bombas a sacar agua, y que sólo ha podido Dimanar de resulta de los temporales que deja referidos, y en especial con los golpes de Mar y resalseres que deja referidos, y temporal del día catorce y agua que descubrió el barco de sus resultas”.

El Señor Don José de la Villa Lastra, como Juez Subdelegado de Marina le admitió la protesta, y ordenó se examinasen al piloto Don Pablo Pérez y al contra-maestre Don José Pérez, quienes confirmaron lo declarado por el capitán del paquebote en todos sus términos.

AÑO 1779

18.- NAVIO “LOS TRES HERMANOS”**Nacionalidad: Francesa****Capitán: Don Juan Savis****Arqueo: 250 toneladas****Tripulación: 25 marineros****Origen – Destino: Burdeos (Francia) – Isla de Santo Domingo****Carga: Harina y otros víveres**

El 12 de enero de 1779, compareció en Santoña ante Don José de la Villa Lastra, Juez Subdelegado de Marina, Don Juan Savis, capitán del navío francés nombrado “**Los Tres Hermanos**”, a fin de dar declaración de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en estos términos por medio de Don Domingo de Ugalde, práctico en el idioma francés, en calidad de intérprete:

“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de doscientas y cincuenta toneladas, poco más o menos, bien carenado y prevenido de todo lo Necesario para la buena Navegación, tripulado con veinte y cinco hombres, incluso el declarante y oficiales, en la Rivera de Burdeos, del Reino de Francia, cargado de harina y otros víveres, con destino para hacer viaje a la Isla de Santo Domingo, salió de dicha Ribera el día siete de Enero por la mañana con dos fragatas y dos corbetas de convoy y otras muchas embarcaciones, para la Isla de Re, teniendo a su bordo a Peliton Raverot, piloto práctico, y se hizo a la vela con viento “Les Nordeste” y Navegó con dicho Viento hasta fuera del paso con toda la vela.

*Y hallándose fuera Arreció el mismo Viento, de suerte que no pudo sostener más de las cuatro velas Principales y tomando todos los “Risos” a las Gaviás, y no pudo ganar más que hasta la boca del Pertuis de Antioche, en cuya paraje dio fondo a las seis de la noche del mismo día por causa de la “Jusente” (del francés **Jusant: Reflujo de la mar. En Cantabria: vaciór**) con dos Anclas, en trece brazas de Agua, habiendo largado de cincuenta a sesenta brazas de Cable, tanto de una como de otra, demorando la Torre de la Ballena al “Nor*

Norueste”, y la de Chasiron al “Su Sueste”, ventando siempre fuerte por el “Les Nordeste”, y la Mar Grande.

Y se mantuvo de este modo hasta las seis de la mañana del día siguiente, en que se rompió el Cable de la Ancla mayor, a once o doce brazas de la enligadura; y se mantuvo sobre la segunda hasta las diez de la mañana, en que se rompió dicha Ancla, y se vio precisado a picar su Cable y hacerse a la Vela para Volver a Ganar la Ribera de Burdeos, lo que no pudo conseguir por la fuerza del Viento, teniendo siempre a su bordo al dicho Peliton, como práctico que había sacado de dicha Ribera de Burdeos:

Por lo que determinó tomar su rumbo para coger algún puerto de la Costa de España, siguiendo siempre el mismo Viento tormentoso y mar Grande, hasta el día once en que se calmó hallándose a la vista de este puerto, y le salieron diferentes Lanchas, las que le condujeron de remolque y consiguió arribar y anclarse en esta Ría el mismo día once.

Y, por cuento ignora si la carga ha recibido algún Daño, respecto no haberse abierto la Escotilla, y en el caso que la haya no ha sido originada por su Culpa ni la de su tripulación, respecto haber trabajado con la fatiga necesaria, así en el Gobierno como en la manobra, y que sólo puede haber sido de resulta de los temporales que lleva referidos, y en especial en el de la Boca del Pertuis de Antioche”.

19.- PAQUEBOTE “NUESTRA SEÑORA DE LA SOLEDAD”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Félix Botier

Arqueo: 170 toneladas

Tripulación:

Origen – Destino: La Habana - Santander

Carga: Palo campeche

El día 25 de abril de 1779, compareció en Santoña Don Félix Botier, de

nación catalán, capitán de pacabot “**Nuestra Señora de la Soledad**”, que se hallaba anclado en el puerto, el cual manifestó bajo de juramento lo siguiente:

“Que hallándose con dicho su Navío, que es de Porte de ciento y setenta toneladas, en el Puerto de la Ciudad de La Habana cargado de Palo Campeche, perteneciente Barco y Carga al Declarante, se hizo a la Vela el día diez y seis de febrero de este año con registro para la Ciudad de Santander.

*Y habiendo llegado a Distancia de algunas Leguas del Cabo de Ortegá, le **Abordó un Corsario** con Bandera Anglo Americana, le reconoció y abrió dicho registro; y Navegó con Diferentes tiempos hasta el día veinte y tres de Abril, mes presente, en que amaneció sobre la Boca de Santander sin poder tomar aquel Puerto, por lo que a las seis de la mañana viró a la vuelta de fuera, y a las Nueve volvió a virar a la de tierra.*

Y a las doce del medio día se halló con la Punta del Sardinero, con Mar muy grande que no pudo conseguir la entrada; y habiendo vuelto a virar para afuera, pudo conseguir el día siguiente veinte y cuatro el Fondearse en el paraje que llaman el Fraile, en donde le faltó el cable segundo, y dio fondo a la esperanza; a cuyo tiempo, hallándose sin Agua y falta de otros Víveres, continuando el viento contrario para su destino, llegó una Lancha con Gente de esta Villa a quienes pidió socorro, y le entraron y Fondearon en la Canal de este Puerto.

*Cuyo mismo pasaje y derrota que queda expresado desde el dicho día veinte y tres, le acaeció también a Don Antonio de Escarza, vecino de Portugalete y capitán de su Pacabot nombrado “**Santa Catalina**”, quien entró en este Puerto al mismo tiempo que el declarante.*

Por lo que Protesta contra el Mar y sus accidentes, no le pare perjuicio el haberle abierto dicho registro, como la arribada forzada que hizo a este Puerto, por no haber sido por su causa el no haber podido llegar a su Destino, sino de resulta de lo explicado”.

Y hallándose presente Jayme Botier, escribano de dicho navío, declararon en iguales términos Juan Forns y Pablo Castellar, marineros de la embarcación.

20.- PAQUEBOTE “SANTA CATALINA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Antonio de Ascarra

Arqueo: 150 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Cádiz – Santander y Bilbao

Carga: Aguardiente y otros géneros de mercaderías

El 25 de abril de 1779, compareció en Santoña Antonio de Ascarra, vecino de Portugalete, capitán del paquebote “**Santa Catalina**”, que se hallaba anclado en la canal de dicho puerto, a fin de dar declaración de lo que le había sucedido en su último viaje, el cual lo hizo en los siguientes términos:

“Que hallándose en la Balúa de Cádiz con dicho su Pacabot, que es de Porte de ciento cincuenta toneladas, Bien Carenado y prevenido de todo lo necesario para la buena Navegación y tripulado de Once Marineros, incluso el declarante, afletado para la Ciudad de Santander y Villa de Bilbao con carga de Aguardiente y otros Géneros de Mercaderías, se hizo a la vela el día veinte y siete de Marzo próximo pasado, a cosa de las Nueve de su mañana, con Viento por el “Leste”.

Y Navegó a diferentes “Risos” hasta el día treinta, que hallándose sobre los 38° y 20’ de Latitud Norte, y en los 7° y 35’ de Longitud, le sobrevino una fuerte borrasca con Viento por el “Sueste”, con continuos Golpes de Mar que pasaban sobre la cubierta, que le hizo aferrar todas las Velas y correr con el trinquete a diferentes “Risos”, y navegó hasta el día once de este mes con algunas bonanzas.

Y hallándose sobre los 44° y 20’ Norte de Latitud: y 6° y 30’ de Longitud, empezó a refrescar el viento por el “Lesnordeste” con mucha Mar, de modo que le hizo tomar los “Risos” a la Gavias y aferrar todas las Velas Menudas, tanto que trabajaba mucho el Barco.

Siguiendo su Derrota hasta el día veinte y tres, en que amaneció sobre la boca de Santander sin poder tomar Puerto; por lo que a las seis de la mañana viró en vuelta de fuera, y a las nueve volvió a virar a la de tierra, y a las doce de medio día se halló con la Punta del Sardinero, con Mar muy grande que no pudo conseguir la entrada.

Y habiendo virado para afuera pudo conseguir al día siguiente veinte y cuatro Fondear en la Concha de este Puerto o fondeadero que llaman del Fraile, en donde le faltó el cable segundo y dio fondo a la esperanza. Y habiendo llegado una Lancha con Gente de esta Villa, determinó arribar por causa del Viento contrario para su Destino, y al tiempo de Levantar dicha esperanza salió ésta con la Uña de menos. Y a cosa de las diez de la noche del mismo día se Ancló en la Canal de este Puerto.

Y, por cuanto ignora si la carga que trae ha recibido algún daño, respecto no haberse abierto la escotilla, en el Caso que la haya no ha sido originada por su culpa ni la de su tripulación, respecto haber trabajado con la fatiga Necesaria, así en el Gobierno y Maniobra como en dar a las bombas y sacar Agua, y que sólo puede haber Dimanado de resultas de los temporales que deja referidos”.

Lo mismo declararon José de la Campa, piloto, y Juan de Sorroiz y Domingo de la Peña, marineros de dicha embarcación.

21.- PAQUEBOTE “NUESTRA SEÑORA DE LA SOLEDAD”

22.- PINAZA “SAN ANTONIO Y ÁNIMAS”

Nacionalidad: Española

Maestre: Bartolomé de la Lastra

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Santoña – Santander

Carga: Carga general

De nuevo volvía el 12 de mayo de 1779 a hacer protesta de mar el capitán

Don Félix Botier, capitán del paquebote “**Nuestra Señora de la Soledad**”, que había arribado a Santoña el 24 de abril, y en esa fecha seguía anclado en Santoña,

“sin poder conseguir el hacer salida para pasar a dicha Ciudad de Santander con su Navío; lo mismo le ha sucedido a Don Antonio de Escarza, que se halla con su Pacabot en este Puerto el mismo tiempo, con Destino también para Santander; y en igual forma les ha acaecido a otras muchas embarcaciones.

Por lo que protesta contra el Mar y sus accidentes, o contra quien haya lugar, no le pare perjuicio la estancia en este Puerto, por cuanto no ha sido suya, ni dicha estancia voluntaria, sino por causa de la mucha Mar y viento contrario.

*Y hallándose presentes en compañía del declarante, Bartolomé de la Lastra, Manuel y Antonio Gamba, Maestre y Marineros de su Pinaza nombrada “**San Antonio y Ánimas**”, vecinos de esta dicha Villa, bajo de igual Juramento Dijeron:*

Que cuanto lleva dicho el Capitán (de quien está por Piloto práctico dicho Manuel), es cierto y les consta tanto como que el mismo tiempo que se ha mantenido el referido Don Félix Botier, se han hallado los declarantes en este Puerto, cargados con su Pinaza y prontos para hacer viaje a la Ciudad de Santander, y no lo han podido conseguir.

Y aunque han intentado una ocasión que vieron mediano semblante el hacer su Viaje, y en efecto, salido como cosa de dos leguas, se vieron en precisión de volver de arribada, y lo mismo ha sucedido a otros Gallegos”.

23.- NAVÍO “NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Miguel Reus

Arqueo: 50 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Portugalete – El Ferrol

Carga: Cáñamo

El 12 de noviembre de 1779, se personó en Santoña Miguel Reus, capitán del navío **“Nuestra Señora de la Concepción”**, que se hallaba anclado en la canal de este Puerto, a fin de dar su declaración de lo que le había sucedido en su último viaje, y lo hizo de la siguiente manera:

*“Que hallándose con dicho su navío en la Canal de Portugalete, que es de porte de cincuenta toneladas, bien carenado y prevenido de todo lo necesario para la buena navegación y tripulado de seis Marineros, incluso el Declarante, y afletado para El Ferrol de cuenta de la Real Hacienda con carga de cáñamo, se hizo a la Vela desde dicha canal (que es a la bajada de Bilbao) el Día primero del corriente, a las ocho de la mañana, incorporado con la fragata del Rey, que al Declarante y otras embarcaciones servían de convoy, para incorporarse con la fragata nombrada **“Santa Perpetua”**, que se hallaba con otras embarcaciones de convoy en el fondeadero del Fraile, de este Puerto, donde se mantuvo hasta el Día cuatro, en que se hizo a la vela con dicha fragata y otras embarcaciones.*

Y el mismo día volvieron a arribar y anclar en el mismo Fraile por viento contrario, donde se mantuvieron hasta el Día siete en que se hicieron a la vela con viento nordeste, y anduvieron”voltefiando” de la vista de Santander hasta el Cabo de Machichaco.

Y el día diez, a cosa de las seis de la tarde, hallándose el Declarante en dicha situación con las demás embarcaciones, acaeció el que entró el viento por el Norte muy fresco, que les obligó a rizar las gavias a las nueve de la noche con un fuerte temporal, cuyos golpes de mar pasaban continuamente por sobre la cubierta, de tal suerte que casi todas las embarcaciones acosadas de la borrasca y con la oscuridad de la noche, se separaron del convoy y se vieron precisadas a Arribar, tomando cada uno el puerto que pudo, en observación de una de las señas e instrucciones que contiene la Orden que se les dio por S. S. el Señor Don Rafael Orozco, Comandante de la fragata, y el declarante Arribó a este puerto el día once, junto con otras dos embarcaciones y se ancló en su Ría.

Y por cuanto ignora si la carga que trae ha recibido algún

*Daño, respecto no haber abierto las escotillas, y en el caso que le haya no ha sido originado por su culpa ni la de la tripulación, respecto haber trabajado con la fatiga necesaria, así en el gobierno y manio-
bra como en todo lo demás que ocurría, y que sólo puede haber
Dimanado de resulta de los temporales que deja referido”.*

En los mismos términos declararon el piloto de la embarcación Antonio de Maurica, y los marineros Juan Antonio de Goicouría y Juan Casadesú.

24.- ESCONA “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Bautista de Ibarra

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Bayona de Francia – El Ferrol

Carga: Harina y fardería

El 15 de diciembre de 1779, comparecía en Santoña ante Don José Antonio de la Villa Lastra, Subdelegado de Marina del Partido, Juan Bautista de Ybarra, capitán de la escona “**Nuestra Señora del Carmen**”, que se hallaba surta y anclada en el puerto, el cual manifestó lo siguiente:

“Que hallándose en el (puerto) de Bayona de Francia con dicho su Navío, bien tripulado y preparado de todo lo necesario a la buena Navegación, cargado de Harina y fardería con destino a El Ferrol, se hizo a la Vela el día siete de Octubre de este año.

*Y por causa de los malos temporales se vio en precisión de arribar a este Puerto el día once; y el doce hizo su protesta en Laredo, en testimonio de Juan Santos de Cabanzo y ante el Señor Subdelegado de Marina; en donde se incorporó con la fragata “**Santa Perpetua**”, su Comandante Don Rafael Orozco, que se hallaba en este dicho Puerto para convoyar diferentes embarcaciones.*

Y el día primero del corriente, por orden que tuvo de dicho comandante se hizo a la Vela para la Ciudad de Santander, lo que no

pudo conseguir por causa de los fuertes temporales hasta el día cuatro; y el cinco hizo su protesta ante Antonio de Somonte, escribano de aquella Ciudad, haciendo relación de la anterior, y en unas y otra de los pasajes acaecidos en su Viaje.

Y por cuanto, ratificarse y añadir lo que le ha sucedido posteriormente por ante dicho Señor Subdelegado, por testimonio de mí el escribano, tomó y recibió juramento a dicho Ybarra, que lo hizo en la forma de derecho, y bajo de él, ratificándose como se ratifica en dichas sus protestas, cuyas copias obran en su poder, remitiéndose a ellas, añade:

Que el día once del corriente se hizo a la Vela desde dicho Puerto de Santander por la mañana, en compañía de dicha fragata, y navegó hasta el día doce siguiendo su convoy; y a cosa de las ocho de la Noche, poco más o menos, le sobrevino una fuerte borrasca con Viento Oeste “Norueste” y fuertes golpes de Mar que pasaban sobre la cubierta, obligándole a ponerse a la Capa hasta más de media Noche, y viendo que el Viento iba a menos Viró de bordo para ver si podía tomar el Puerto de Santander, pero no lo pudo conseguir.

El día trece refrescó mucho más por el “Sudueste”, con continuos golpes de Mar, que uno de ellos le llevó el Bote desde la cubierta, en cuyo tiempo y continuando los golpes de Mar, se le destrozó el Fock de proa y se le rompió el Bottalo, manteniéndose capeando hasta el día catorce, en que habiendo mudado el Viento al “Oest Norueste” se vio en precisión de arribar a este Puerto, destrozadas sus Velas, donde se halla componiéndolas para estar pronto a conseguir su salida.

Y por cuanto ignora si dicha carga ha recibido algún daño, y que en caso de que le tenga no ha sido dimanado por su causa ni de su tripulación, como tampoco de haber perdido el Bote y demás que queda referido, ni el haber hecho la arribada, sino de resulta de los temporales que deja referidos”.

Lo mismo declararon José de Luxarraga, José de Artieta y Antonio Camacho, marineros de dicha embarcación.

25.- NAVÍO “NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN”**Ver el nº 23, de fecha 12 de noviembre de 1779**

El 15 de diciembre de 1779, comparecía de nuevo ante el Señor Subdelegado de Marina, Miguel Reus, capitán del navío “**Nuestra Señora de la Concepción**”, que ya había hecho una protesta anterior en Santoña el 12 de noviembre anterior, navío que se hallaba surto y anclado en el puerto de esta Villa, el cual declaró lo siguiente:

*“Que hallándose en la Ría de Bilbao con dicho su Navío bien tripulado y preparado de todo lo necesario para la buena Navegación, cargado de cáñamo de cuenta de la Real Hacienda para El Ferrol, se hizo a la Vela el día primero de Noviembre de este año, con el fin de incorporarse con la fragata “**Santa Perpetua**”, su Comandante Don Rafael Orozco, que se hallaba en esta Costa para Convoyar diferentes embarcaciones, como lo consiguió.*

Y después de ocurrir acaecimientos se vio en precisión de arribar a este Puerto el día once, y desde él, por orden que tuvo de dicho Señor comandante, se hizo a la Vela el día primero del corriente para la Ciudad de Santander, lo que no pudo conseguir a causa de los Vientos Contrarios, hasta el día cuatro, y el siguiente hizo su protesta formal, en la cual refiere todos los lances acaecidos desde la salida de Bilbao y Santoña.

Y estando en dicha Ciudad, determinó dicho Comandante hacerse a la Vela con todas las embarcaciones que se hallaban en aquel Puerto, y, en efecto, habiendo empezado a salir el declarante el día diez a ponerse en franquía para esperar su convoy, que determinó levarse el día inmediato como lo ejecutó, le acaeció el que por fuerza de las corrientes no pudo conseguir su salida y se volvió a fondear en el paraje de San Martín, como más proporcionado para estar pronto a seguir su convoy.

En cuyo sitio, la misma mañana del día once, se atravesó sobre su Navío otro, cuyo Capitán es Ignacio Dovan, y le rompió el botolo del Bauprés; y por zafarse y no perder el convoy, se vio precisado a

picar el cable dejando parte de él y la Ancla con dos Boyas, con encargo preciso a persona de su satisfacción para que la hiciese sacar y remitir de Bilbao; y de este modo consiguió su salida.

Y el siguiente día doce, a cosa de las ocho de la Noche, poco más o menos, le sobrevino una Galerna con viento "Oest Norueste", que le obligó ponerse a la Capa hasta más de media Noche, en que, viendo que el Viento iba a menos, y que era imposible, por entonces, seguir el convoy, por haberle separado la tormenta y perdido de vista, ni podido observar el rumbo que tomó dicho convoy, tuvo por conveniente virar de bordo para tierra, para ver si podía tomar el Puerto de Santander u otro, y evitar un Naufragio, lo que tampoco pudo conseguir por Viento Contrario.

Y se mantuvo capeando hasta el día catorce, en que, habiendo refrescado mucho más el viento por el "Sudueste", con continuos golpes de Mar, después de haber perdido el día antes y "rompido" la trinquetilla, la Gavia, un pedazo de la Mayor, y la Verga de Velacho, procuró mantenerse capeando hasta el día catorce en que mudó el Viento al "Oest Norueste", y con él arribó a este Puerto, en donde se mantiene componiendo las Velas para salir al primer tiempo.

Por todo lo cual, ratificándose en dicha su protesta, vuelve a hacerlo de nuevo contra el Mar y sus accidentes no le paren perjuicio las referidas Averías y otras cualesquiera que haya recibido el Navío, como tampoco la arribada que forzosamente ha hecho a este Puerto, por no haber sido por su causa ni la de su tripulación, sino de los temporales que deja referidos".

Lo mismo ratificaron de nuevo el piloto Casadesú y los marineros Juan Antonio de Goicouría y Antonio de Maurica.

26.- BERGANTÍN “SANTA CATALINA”

Nacionalidad. Española

Capitán: Don José Antonio de Zugasti

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Bilbao – El Ferrol

Carga: Jarcia

El 15 de diciembre de 1779, compareció en Santoña ante Don José Antonio de la Villa Lastra, Subdelegado de Marina del Partido, José Antonio de Zugasti, capitán del Bergantín “**Santa Catalina**”, surto y anclado en el puerto de esta Villa, el cual manifestó lo siguiente:

*“Que hallándose en la Ría de Bilbao cargado de Jarcia de cuenta de la Real Hacienda, con destino para El Ferrol, se hizo a la Vela el día treinta y uno de Agosto de este año, con el fin de incorporarse con la fragata “**Santa Perpetua**”, que se hallaba destinada para convoy de diferentes embarcaciones, y por no haberlo podido conseguir arribó a este Puerto el día primero de Septiembre.*

Y el siete de noviembre salió de él en compañía de dicha fragata; y el once volvió a arribar con ella a la Ciudad de Santander, y el doce hizo su protesta en testimonio de Antonio de Somonte, en la que hace relación de los lances y tormentas que le acaecieron en su Viaje, cuya copia fe haciende obra en su poder, a que se remite.

Y, por cuanto tiene que añadir lo que le ha acontecido posteriormente, quería dar su declaración, y para ello dicho Señor Subdelegado, por testimonio de mí el escribano, tomó y recibió juramento a dicho Zugasti, que lo hizo en la forma de derecho, y bajo de él declaró:

Que el día once del corriente, por la mañana, salió de dicha Ciudad de Santander en compañía de dicha fragata y otras embarcaciones, y Navegó sin perderla de vista hasta el día doce a las ocho de la Noche, poco más o menos, en que les sobrevino una tormenta con

el viento al “Oest Norueste” muy duro, y continuos golpes e Mar que pasaban por sobre la cubierta, obligándole a ponerse a la Capa hasta más de media Noche; de manera que le imposibilitó seguir el convoy a causa de haberle separado la tormenta y perdido de vista, por lo que viró de bordo para tierra por ver si podía tomar el mismo Puerto de Santander, lo que tampoco pudo conseguir por Vientos contrarios.

Sin embargo de haberse sosegado alguna cosa, el día trece volvió a refrescar por el “Sudueste”, con mucha alteración y golpes de Mar, y se mantuvo capeando hasta el catorce con alguna variación de vientos; y habiéndose mudado al Oeste “Norueste”, pudo conseguir arribar a este Puerto, donde se mantiene componiendo todas las Velas, por habérselas destrozado dichos temporales.

Y, por cuanto ignora si la carga ha padecido alguna otra Avería, y cuando la tenga, ni la arribada forzada a este Puerto ha sido por su Causa ni la de su tripulación, sino de resulta de los temporales que deja referidos”.

En iguales términos declararon Juan de Isla, Simón de Oñate y Juan de Fullaondo, marineros de dicho bergantín, bajo de juramento que hicieron ante dicho Señor Subdelegado de Marina.

AÑO DE 1780

27.- BERGANTÍN “SAN JUAN BAUTISTA”

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Juan Dacosta

Arqueo: 100 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: San Sebastián – Lisboa

Carga: Hierro, brea y trigo

El 22 de enero de 1780, compareció en Santoña ante el Señor Subdelegado de Marina, Don Juan Dacosta, vecino de Oporto, en el Reino de Portugal, capitán

del bergantín nombrado “**San Juan Bautista**”, que se hallaba surto y anclado en la canal de este puerto, el cual manifestó lo siguiente:

“Que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de cien toneladas, poco más o menos, en la Ciudad de San Sebastián, bien carenado y tripulado con ocho hombres, incluso el Capitán, y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, afletado por cuenta de Don Manuel de Carrera, vecino de dicha Ciudad, cargado de brea, trigo y fierro, con destino para Lisboa, Capital del dicho Reino.

Se hizo a la Vela el día siete del corriente con viento favorable, y navegó hasta el día catorce, en que hallándose sobre el Cabo de Ortegal le sobrevino una fuerte borrasca con viento por el “Sudueste” y mucha Mar, cuyos repetidos golpes pasaban por sobre la cubierta, obligándole a mantenerse a la Capa; continuando dicha tormenta hasta el día diez y siete, en que habiendo observado que el barco hacía agua, procuró tomar Puerto.

Y mudando de rumbo, prosiguiendo el tiempo bastante borrascoso navegó hasta el día veinte, en que ha visto este Puerto y logró fondearse en el paraje que llaman del Fraile, a cuyo paraje le salió una lancha de esta Villa tripulada para su socorro, recibió su Piloto Práctico y continuando el temporal le llevó un golpe de Mar el bote, un anclote con su calabrote, una estacha, un foque y una vela de estay Mayor; y el mismo día entró en este Puerto”.

Siguiendo el procedimiento establecido, protestaba contra la mar, sus elementos y tormentas, declinando toda su responsabilidad y de su tripulación en las averías que se podría haber causado a la carga, así como el bote y los demás pertrechos desaparecidos. Bajo juramento, declararon lo mismo el piloto Andrés de Correa, y Antonio de Miranda y Antonio Rodríguez, marineros de dicho bergantín.

28.- NAVÍO “LOUGUE DE BOTOIBE”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Don Martín Mazuni

Arqueo: 80 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Norian (Francia) – Baltimore (Virginia)

Carga: Sal, plomo tirado y clavazón

El 22 de enero de 1780, se presentaba ante el Subdelegado de Marina del Partido, Don Martín Mazuni, vecino de El Orian, en el Reino de Francia, capitán del navío “**Lougue de Botoibe**”, que se hallaba anclado en la canal del puerto, a la parte del muelle, a fin de declarar lo que le había sucedido en su viaje, con asistencia de Antonio de Oresti, como versado en el idioma francés y en calidad de intérprete, por no estar bastante corriente dicho capitán en la lengua española; el cual, después de haber jurado en forma debida, declaró lo siguiente:

“Que hallándose con dicho su Navío en dicho puerto del Norian (sic), que es de porte de ochenta Toneladas, poco más o menos, bien carenado y prevenido de todo lo necesario para la buena Navegación, Tripulado con once Hombres, incluso el declarante, cargado de sal, Plomo tirado, parte de clavazón, y otras cosas, de cuenta de “Berrad freres y compañía”, con destino para Baltimore, en la costa de Virginia, se hizo a la vela el día siete del corriente, y navegó hasta los 43° y 41´ de Latitud: y 12° y 13´ de Longitud del Meridiano de París.

En donde, el día trece le acaeció una fuerte borrasca de viento por el “hueste oessudueste”, con mucha Mar y continuos golpes que pasaban por sobre la cubierta; de cuya resulta le faltó la berlinga del palo Trinquete y se le viró este; y conociendo que desde su salida iba el Barco acumulando el Agua desde cuatro a diez y seis pulgadas, se vio en precisión de arribar en busca de tierra, a ver si podía tomar el Puerto de La Coruña, lo que no pudo conseguir por viento contrario y tormentoso.

Navegando siempre en busca de tierra, hasta el día diez y nueve,

en que avistó el Puerto de Santander y consiguió el “mellarse” en la Isla de Mogro el día diez y nueve a las once de la noche, a la Ancla de Orma, y se mantuvo hasta las nueve de la mañana del día veinte, en que le faltó el cable y perdió el bote y un palo, pero a tiempo que dos lanchas Tripuladas tenía a su costado y su Piloto abordo práctico de esta costa, quienes, no pudiéndole entrar, por contemplar evidente Riesgo, le abandonaron.

Y el declarante hizo su diligencia para echarse fuera de dicha Isla, como lo consiguió, y llegó a la Villa de Puerto, donde le salió una Lancha y le fondeó en el Paraje que llaman del Fraile, dejándole abordo Piloto práctico; y el veinte y uno entró en esta Ría”.

Después de hacer la protesta en la forma acostumbrada, declaró el piloto Juan Luis Andrich, y los marineros Francisco Deijas y Bes Indous, marineros de dicho navío.

29.- BARCA “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”

Nacionalidad: Española

Maestre: Don Pablo Palao Ortiz

Arqueo: 10 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Bilbao – Santoña y Santander

Carga: Fardería, aguardiente, aceite y otros efectos

El 24 de marzo de 1780, compareció ante el escribano real de Santoña, Pablo Palao Ortiz, Maestre de su “basca” “**Nuestra Señora del Carmen**”, que se hallaba surta y anclada en el muelle de la Villa, para hacer declaración de lo sucedido en su último viaje:

“Dijo, que hallándose con dicha su “Basca” en la Ría de la Villa de Bilbao, que es de porte de diez Toneladas, bien carenada y prevenida de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulada con cuatro hombres, incluso el Declarante, se les afletó por Don Diego Naugaro, del Comercio de Santander, y Don Jerónimo de Ontaneda,

del de esta Villa, con carga de fardería, Aguardiente, Aceite y otros efectos, para dicha Ciudad de Santander y esta Villa, con la obligación de hacer Escala en ella.

Y estando ya pronto, se hizo a la Vela el día veinte y nueve y bajó a la Villa de Portugalete para con el primer tiempo hacerse a la Mar, donde se mantuvo algunos días sin poder lograr salir, en cuyo tiempo se le intimó por el Piloto Mayor no saliese a la mar porque andaban Cruzando Corsarios Garnesís que hacían bastantes extorsiones.

Por cuyo motivo se mantuvo en dicha Villa de Portugalete hasta el día veinte y tres del corriente, en que se hizo a la Vela a cosa del anochecer y Navegó hasta la vista de Castro, en donde le saltó el Viento al “Leste” con mucha travesía, y al amanecer se halló en el fondeadero del Fraile, en donde habiendo dado a la Bomba reconoció salía alguna poca agua mezclada con Aceite; y navegó de esta manera sin Cesar de darle a la Bomba, hasta que llegó al Muelle de esta Villa, donde se halla Anclado”.

Y después de la fórmula de protesta, declararon en los mismos términos Francisco de Ribas y Andrés de Regules, marineros de dicha “basca”.

30.- NAVÍO “NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José Sarmina

Arqueo: 170 toneladas

Tripulación: 11 marineros

Origen – Destino: Bilbao – El Ferrol

Carga: Hierro y cáñamo

El 9 de mayo de 1780, compareció en Santoña ante Don José Antonio de la Villa Lastra, Subdelegado de Marina del Partido, José Sarmina, capitán del navío nombrado “**Nuestra Señora de los Dolores**”, surto y anclado en la canal del puerto, para hacer declaración de lo que le había sucedido en su último viaje, y dijo:

“Que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de ciento setenta toneladas, en la Canal de la Villa de Bilbao, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, tripulado con once Marineros, incluso el Declarante, afletado de cuenta de la Real Hacienda, con carga de cáñamo y parte de fierro de particulares con destino para El Ferrol:

Tuvo el Declarante orden del Señor Don Manuel de Mollinedo y la Cuadra, Comisario Ordenador de Marina de aquella Villa, para hacerse a la Vela y venir a este puerto para esperar el Convoy que debía salir de la Ciudad de San Sebastián, para escoltar a todas las embarcaciones que se hallaron prontas, bajo de las Instrucciones que se le entregaron; siendo una de ellas el que dicho convoy, a la vista de Castro, Santoña y Santander, había de poner una Bandera Holandesa al tope en señal de salida, para que se hiciesen a la Vela.

Bajo de cuyas órdenes, salió de Portugalete el día quince de Abril próximo pasado en compañía de otras embarcaciones, y por no haber podido tomar este puerto, que era su destino para esperar dicho convoy, no lo pudo conseguir por haber saltado el Viento al “Gueste”, y arribó a Castro con algunas de dichas embarcaciones.

En donde, habiendo experimentado que el barco se le encallaba y quedaba en seco todas las Mareas, y estaba expuesto a recibir algún daño, se hizo a la Vela el día siete del Corriente, a cosa del Amanecer, con destino a este puerto, y llegó a las nueve de su Mañana, donde se ha mantenido y mantiene.

Y con la ocasión de haber tenido noticia este día, que a cosa de las ocho se había visto en convoy a distancia de Siete leguas de tierra de este puerto, y algunas otras embarcaciones más a tierra, sin haber podido observar señal alguna, ni los artilleros de los Castillos, de quienes se informaron, y les aseguraron tener alguna certeza de ser el convoy, y no haber hecho señal alguna, se abocó con otros dos capitanes que se hallaban en este puerto y se conformaron y resolvieron a levarse para lograr la salida e incorporarse.

Y habiendo voltejado y tomado dos lanchas, no pudieron montar por causa del Viento Nordeste fuerte y oposición de la Marea; y por cuanto ignora si es o no dicho convoy, por no tener más noticia que la

que se le ha dado en este puerto, y cuando lo sea y no le pueda seguir, no ha sido por causa del Declarante ni su tripulación, sino por lo que deja referido”.

En iguales términos declararon Manuel de Larrabe, piloto, y Juan de Casadesú y José González, marineros de dicho navío.

31.- PAQUEBOTE “NUESTRA SEÑORA DE LA LUZ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Correa de Lemus

Arqueo: 27 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Bilbao – El Ferrol

Carga: Hierro y fardería

El 9 de mayo de 1780, compareció en Santoña ante el Subdelegado de Marina del Partido, Juan Correa de Lemus, capitán del paquebote **“Nuestra Señora de la Luz”**, para manifestar lo que le había acaecido en su último viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

“Que hallándose con dicho su Pacabot, que es de porte de veinte y siete toneladas, en la Canal de la Villa de Bilbao, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulado con siete hombres, incluso el declarante, afletado por cuenta de diferentes Comerciantes de dicha Villa de Bilbao y otras partes, cargado de fierro y fardería con destino para El Ferrol, y con orden de seguir en convoy que se esperaba de San Sebastián:

Se hizo a la Vela el día veinte y uno de Abril próximo pasado, en compañía de Juan Antonio Sarría, Capitán de su Bergantín nombrado “La Concepción”, con orden de seguirle hasta que se incorporase con dicho convoy, y arribaron el mismo día a este puerto, donde se ha mantenido y mantiene, en compañía de dicho Sarría y Joseph de Sarmina. (Protesta n.º 30)

Y con la ocasión de haberse divulgado en este pueblo que este

día, a cosa de las ocho de la mañana, se ha visto dicho Convoy a distancia de siete leguas, poco más o menos, de este puerto, y otras embarcaciones más a tierra, recibieron los tres Capitanes levarse, como lo hicieron, y empezaron a voltejar para salir a incorporarse, lo que no pudieron conseguir a causa del viento Nordeste fuerte y oposición de la Marea.

Y, por cuanto ignora si es o no dicho Convoy, y en caso de que sea y no le pueda seguir, no ha sido causa del Declarante ni de su tripulación, sino por lo que deja referido”.

Lo mismo declararon Antonio Pozo Marqués y Melchor de Andalo, marineros de dicha embarcación.

32.- BERGANTÍN “LA CONCEPCIÓN”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Antonio de Sarría

Arqueo: 50 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Bilbao – El Ferrol

Carga: Cáñamo

El 9 de mayo de 1780, compareció en Santoña ante Don José de la Villa Lastra, Subdelegado de Marina del Partido, Juan Antonio de Sarría, capitán del bergantín nombrado “**La Concepción**”, el cual hizo el relato de su último viaje en los siguientes términos:

“Que hallándose con dicho su Navío en la Canal de la Villa de Bilbao, que es de porte de cincuenta toneladas, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulado con seis hombres, incluso el Capitán, afletado de cuenta de la Real Hacienda con carga de cáñamo para El Ferrol, tuvo el Declarante y otros Capitanes Orden de Su Señoría el Señor Comisario Ordenador de Marina de aquella Villa para hacerse a la Vela y venir a este puer-

to, a esperar el Convoy que Debía salir desde la Ciudad de San Sebastián para escoltar a todas las que se le entregaron:

Siendo una de ellas el que a la vista de Castro, Santoña y Santander pondría una Bandera Holandesa al tope, en señal de salir para que se hiciesen a la Vela; bajo de cuyas órdenes, salió de Portugalete el día quince de Abril próximo pasado para este puerto, a esperar dicho convoy.

Y, por no haberlo podido conseguir volvió a Portugalete de Arribada; y volvió a salir el día veinte y uno del mismo mes y llegó a este puerto, donde se mantiene; y con ocasión de haberle venido noticia este día, que a cosa de las ocho se ha visto el Convoy a distancia de siete leguas de tierra de este puerto, sin haber podido observar señal alguna, ni los artilleros de los Castillos, de quienes se ha informado, se ha abocado con otros dos Capitanes que se hallan con el mismo destino y resolvieron Levarse, empezaron a voltejar para lograr la salida, lo que no pudieron conseguir a causa del viento Nordeste y oposición de la Marea.

Y por cuanto, ignora si es o no dicho convoy, y en el caso que sea y no le pueda seguir no ha sido por causa del Declarante ni su tripulación, sino por lo que deja referido”.

Lo mismo que el capitán declararon Pedro de Maruri, José de Aldecoa y Martín de Andraca, marineros de dicha embarcación.

33.- GALEOTA “CORNELIA FEDERICA”

Nacionalidad: Holandesa

Capitán: Cisel Gejes

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Abttardan (Holanda) – Bilbao

Carga: Fardos

El 9 de noviembre de 1780, compareció en Santoña ante el Subdelegado

Interino de Marina del Partido de Laredo, Cisel Gejes, capitán de la galeota “**Cornelia Federica**”, surta y anclada en el puerto, el cual manifestó:

“Que hallándose con dicho su Navío en el Puerto de Abttardan cargado de fardos, de cuenta de diferentes Comerciantes de aquel Puerto, y afletado con destino para hacer viaje a la Villa y Puerto de Bilbao, se hizo a la Vela el día siete de octubre y bajó al Puerto de Felser, donde se mantuvo con viento contrario hasta el día veinte y siete del mismo Mes, en que se hizo a la Vela para su destino.

Y navegó con viento Nordeste hasta el día treinta y uno, en que se mudó el viento a Nor Nordeste, variando al Norte y otros vientos variables, habiéndosele levantado mucho la Mar, con golpes que pasaban por sobre la Cubierta, y Navegó de esta manera por espacio de dos días, con cuyo temporal se vio en precisión de trabajar con las Bombas Incesantemente, por haber reconocido hacía Agua el Navío, por lo mucho que trabajaba.

Y al día siguiente reconoció la Costa de España y navegó para buscar Puerto, por seguir siempre la tormenta y dando a las Bombas, reconociendo que por ellas salía parte de grasa, por lo que, no habiendo podido coger a Bilbao, por el mucho Viento y Mar, se vio en precisión el día ocho de arribar a este Puerto, sin haber podido reconocerle por la mucha cerrazón y tempestad; donde habiendo llegado a su embocadero, se le quedó calma y le obligó a fondearse sobre el Banco de este Puerto, que está a su entrada, sobre tres brazas y media de Agua.

Y hallándose en esta situación, reconoció que iba bajando el Agua y que los golpes de Mar le rompían hasta abordo, y fue precisado a picar el cable y echarse o hacerse a la Mar, en cuyo tiempo, que iba ya a caer la noche, y se hallaba en peligro, por lo que deja relacionado, y seguir siempre el temporal, y haber observado los prácticos de este Puerto el mismo peligro en que se hallaba, le salieron dos Lanchas a su socorro, quienes con sus tripulaciones le ofrecieron poner en salvamento, como, en efecto, le entraron en esta Canal a fuerza de remos y Espías.

Y a tiempo que llegó a las cercanías de otra Embarcación

Portuguesa, que se hallaba anclada en esta misma Canal, se le Calmó el tiempo y le llevó la corriente sobre dicha Embarcación, con cuyo motivo le picaron dichos Portugueses dos Obenques del Palo de Mesana.

Y, por cuanto ignora si la carga ha recibido avería o no, por no haber abierto las Escotillas, y en el caso que la haya no ha sido por su Culpa ni la de su tripulación, respecto haber trabajado incesantemente en todo su viaje, así en la Maniobra como en las Bombas, Protesta contra el Mar y sus accidentes cualquiera resulta de Avería o daño que haya percibido dicho su Navío y Carga”.

La declaración se hizo por medio de intérprete Don Manuel del Río, vecino de Santoña, intérprete de la nación holandesa. Lo mismo declararon Juan Slagenar, piloto; Gostsen Baukis, contra maestre; y Aendrik Coruelles, marinero de dicho navío.

AÑO 1781

34.- NAVÍO “SAN SILVESTRE Y SAN JOSÉ”

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Manuel José de Paiba

Arqueo: 100 toneladas

Tripulación: 14 marineros

Origen – Destino: Setúbal (Portugal) – Amsterdan (Holanda)

Carga: Sal

El 11 de noviembre de 1781, compareció en Santoña ante Don José Antonio de la Villa Lastra, Subdelegado Interino de Marina de Laredo, Don Manuel José de Paiba, portugués, capitán del navío “**San Silvestre y San José**”, el cual relataba lo sucedido en su último viaje de la siguiente manera:

“Que hallándose con dicho su Navío en el Puerto de Setúbal, que es de porte de cien toneladas, bien carenado y prevenido de todo

lo necesario para la buena Navegación, tripulado de catorce hombres, incluso el declarante y dos Pasajeros Holandeses, cargado de sal de cuenta de los Señores Silba Rodrigues Denis y Compañía, del Comercio de Viana, en el Reino de Portugal, destino para el Puerto de Ambstterdan, en los Estados de Holanda, se hizo a la Vela el día diez de octubre con viento Norte.

Y Navegó con él y otros variables hasta los 48° y 43´ Latitud Norte, y 9° y 30´ longitud “Leste” del Meridiano de la Isla de Fierro; en donde, el día veinte y ocho le sobrevino un fuerte temporal con Viento Norte, cuyos golpes de Mar le pasaban de continuo por sobre la cubierta.

Y le duró la Borrasca por espacio de tres días, manteniéndose veinte y una horas con la Mayor rizada en dos Rizos, introduciéndose el Agua con mucha abundancia hasta la Cámara, esparciéndose de Popa a Proa, sin embargo de trabajar incesantemente con las Bombas, habiendo perdido la mayor y el velacho, quedando inservibles.

Y habiéndose Serenado, reconociendo hacía mucha agua dicho Navío y que los Vientos continuaban variables y tormentosos, que le impedían hacer Navegación para su destino, y por lo mismo se contemplaba en peligro, procuró buscar tierra.

Y el día ocho del corriente la avistó y reconoció esta Costa, por lo que determinó tomar Puerto, lo que no pudo conseguir hasta el día diez que reconoció este de Santoña, y dio fondo en el Paraje que llaman del Fraile.

Y el día once entró a la Ría, donde se halla anclado, continuando el Agua; y aunque ha procurado su remedio no lo ha podido conseguir, por causa de no haber operarios que se determinen a ello, por la mucha composición que necesita, y poder aguantar el barco hasta Bilbao, respecto de no ir en aumento el Agua.

Y por cuanto, ignora si la carga ha recibido algún daño, por no haber abierto las escotillas, y en caso que los haya, como es regular, no lo ha sido por Culpa del declarante ni su tripulación, respecto de haber trabajado con la fatiga necesaria en la Maniobra como en las Bombas, y sólo sí de resulta de dichos temporales”.

Lo mismo declararon Juan de Olivera, contra maestre; Domingo Pasle y José Antonio, marineros de la tripulación de dicho navío.

35.- NAVÍO “MADRE DE DIOS AUGUSTA”

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Antonio Viera de Silva

Arqueo: 100 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Santander – Cádiz

Carga: Trigo

El 6 de diciembre de 1781, compareció en Santoña ante Don José Antonio González Carrera, Subdelegado de Marina de este Partido y sus agregados, Antonio Viera de Silva, portugués, capitán del navío nombrado “**Madre de Dios Augusta**”, de porte de cien toneladas, perteneciente a Don Juan de Acosta y Compañía, del Comercio de la Ciudad de Oporto, a fin de dar su declaración de lo que le había sucedido en su último viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

“Que hallándose con dicho su Navío en la Ría de la Ciudad de Santander, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulado con Nueve hombres, incluso el declarante, cargado de trigo de cuenta de los Señores Vidal e Hijo, del Comercio de dicha Ciudad, para con la Buena Ventura hacer Viaje a la Ciudad de Cádiz.

Se hizo a la Vela el día cuatro del corriente, con la Marea de la Mañana y Viento terral bonancible y Mar bella, y navegó hasta las tres de la tarde en que, hallándose como a cosa de ocho leguas al “Norueste” de dicha Ciudad, le sobrevino un fuerte temporal con tiempo “Hueste” tormentoso y mucha Mar, cuyos golpes incesantemente pasaban por sobre la Cubierta, que le obligó a tomar rizos a todas las Velas y mantenerse con el Paño que le permitía el temporal, habiendo reconocido que el Barco hacía mucha agua, sin que bastase para tomársela el trabajar continuamente con las Bombas.

Y con la misma tormenta y viento navegó hasta la Vista de Santander, y no pudiendo tomar aquel Puerto por causa del mismo viento “Huestte”, se vio en precisión de venir a este de Santoña; llegó al paraje que llaman del Fraile a cosa de las dos de la tarde del día de ayer, a cuyo tiempo le salió una Lancha con su gente a socorrerle, y con ella entró hasta la Ría y Canal donde se halla anclado.

Y para ello, no pudiendo aguantar el trabajo de las Bombas la gente de su tripulación, se vio en precisión de recibir Cuatro hombres de la misma Lancha para que le ayudasen, como lo hicieron, desde dicho paraje del Fraile hasta que le dejaron anclado, sin que aún hasta ahora, que son las ocho de la Mañana de este dicho día seis, haya conocido alivio alguno en el Agua que hace dicho Barco, antes bien, va en aumento.

Y por cuanto, ignora si la carga ha recibido algún daño (como es regular), y en el caso que le haya no ha sido por culpa del declarante ni su tripulación, respecto haber trabajado con la fatiga necesaria, así en la Maniobra como en las Bombas, y sólo puede haber sido de resulta de dicho temporal”.

En iguales términos declararon Juan Pinto Rocha, contra maestre; y Silvestre Ficheira y Manuel de Melo, marineros de dicho navío.

AÑO 1782

36.- GOLETA “LA BELLA GUIPUZCOANA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Simón de Cariaga

Arqueo:

Tripulación: 10 marineros

Origen – Destino: Santander – La Habana

Carga: Carga general

El 19 de enero de 1782, se presentó en Santoña ante Don José Antonio

González de la Carrera, Ministro Subdelegado de Marina, Don Simón de Cariaga, vecino de la Ante Iglesia de Baracaldo, en el M. N. y M. L. Señorío de Vizcaya, y capitán de la goleta nombrada **“La Bella Guipuzcoana”**, para referir lo que le había ocurrido en su último viaje, y lo hizo de la siguiente manera:

“Dijo, que hallándose con dicha su Goleta en la Ría y Puerto de la Ciudad de Santander, bien carenada y preparada de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulada con diez hombres, incluso el declarante, Armada de dos Cañones y cuatro Pedreros, con registro para La Habana, de cuenta de Don Diego de Echagüen, del Comercio de la Ciudad de San Sebastián:

*Con calidad de hacer su viaje en Compañía de las fragatas nombradas, la una **“El San Antonio”**, la otra **“Nuestra Señora de los Dolores”**, y la otra **“San Eloy”**, se hizo a la Vela en Compañía de dichas fragatas el día catorce del corriente, con la Marea de la mañana.*

Y Navegó sin separarse de su Convoy, en que, hallándose el día diez y seis a distancia de diez a doce leguas de tierra, Norte Sur con San Martín de la Arena, le sobrevino un fuerte temporal con viento “Oes Norueste” con incesantes golpes de Mar que pasaban sobre la Cubierta, de modo que se vio en precisión de tomar todos los “rices” de las mayores y Correr a la vuelta de tierra en busca de Puerto.

Y siguiendo el mismo temporal hasta el día diez y siete, se halló al amanecer de este día a la vista del Puerto de Santander, sin poder avistar dichas fragatas, por haberse separado con lo tempestuoso de la noche, y como todavía seguía la tormenta con igual rigor y no pudo entrar en aquel Puerto, procuró dirigirse a este, siguiendo a otro Bergantín que llevaba el mismo Rumbo, y logró llegar a las Cercanías o fondeadero de la Peña del Fraile.

Y antes del anochecer del mismo día, se fondeó en el paraje que pudo, por no haberle sido posible ponerse al socaire, como lo logró el Bergantín, a cuyo tiempo disparó Cañones pidiendo socorro; y viendo que no lo conseguía, que iba a caer la noche y se hallaba en peligro sin poderse mejorar, echó su falúa al Agua con toda su gente, y dejando parte de ella transbordada en el Bergantín, y su Goleta asegurada

en la forma posible, vino para tierra en busca de lanchas y habló a diferentes Matriculados, y nadie se quiso determinar.

Hasta que la mañana siguiente se serenó en parte la Borrasca y, con el auxilio de Lanchas de este Puerto, pudo lograr mejorar su Embarcación; y se mantuvo hasta el día de hoy, en que ha entrado en la Canal de este Puerto, donde se halla fondeado.

Y por cuanto, ignora si la carga ha recibido algún daño, y en el caso que le haya no ha sido por culpa del declarante ni su tripulación, respecto haber trabajado con la fatiga necesaria en toda la Maniobra, y sólo si la hubiese puede haber sido de resultas del temporal; en esta atención, protesta contra al Mar y sus accidentes cualquier daño que pueda resultar”.

Lo mismo declararon el piloto de dicha galeota, Don Ignacio Plauden, y los marineros Manuel de Larragoiti y Juan de San Fuentes.

37.- BERGANTÍN “SAN NICOLÁS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Martín de Chávarri

Arqueo: 90 toneladas

Tripulación: 24 hombres

Origen – Destino: San Sebastián, Santander – La Habana

Carga:

Dos días después, el 21 de enero de 1782, comparecía ante el mismo Subdelegado de Marina, Don Martín de Chávarri, capitán de su bergantín nombrado “**San Nicolás**”, de porte de noventa toneladas, poco más o menos, perteneciente a Don Juan Bautista Joaquín Uble, que se hallaba anclado en el puerto de Santoña, para declarar sobre lo sucedido en su último viaje; y lo hizo de la siguiente manera:

“Dijo, que habiendo salido con dicho su Bergantín de la Ciudad de San Sebastián, el día veinte de noviembre del año próximo pasado, bien tripulado con veinte y cuatro hombres, incluso el declarante, con

destino para La Habana, y tomar registro en Santander, por los malos temporales les arribó al Puerto de Pasajes en veinte y dos del mismo, y como Jurisdicción de dicha Ciudad hizo en ella su protesta.

Se hizo a la Vela el veinte y seis del dicho mes para el referido Santander, donde, después de haber formalizado su registro y estar pronto para seguir su viaje, bajo del convoy de las tres fragatas nombradas, la una “El San Antonio”, la otra “Nuestra Señora de los Dolores”, y la “San Eloy”, puesto a la Vela en Compañía de estas el día catorce del que rige, con la Marea de la mañana, y Navegó sin separarse del Convoy, con Vientos variables.

Hasta el día diez y seis en que, hallándose a distancia de diez o doce leguas de tierra, Norte Sur con San Martín de la Arena, le sobrevino un fuerte temporal con vientos del “Norueste”, con incesantes golpes de Mar que pasaban por sobre la Cubierta, precisándole a tomar “rices” a la Gavias; y a las diez de la noche del mismo día aferró dichas Gavias y Capeó por el mucho Viento, y se le rindió el Bauprés.

Y al mismo tiempo, se puso en vuelta de tierra a buscar Puerto; y a la de Amanecer del día diez y siete, viendo dispersado el convoy, y que no veía Vela alguna y seguía la tormenta, hallándose a la vista de tierra de Santander, no pudiendo tampoco tomar aquel Puerto, siguió corriendo a palo seco y algunas veces largando el trinquete, por lograr tomar este Puerto.

Y, en efecto, logró el mismo día, a cosa de las tres de la tarde, “mellarse” en el fondeadero del Fraile, desde donde disparó tres Cañones con bandera arrollada pidiendo socorro; y viendo que no salía se aguantó sobre el Ancla, echó su Bote al Agua para mejorarse con el Anclote, como lo ejecutó, en cuya operación se le rindió el Bote, quedando Inservible con precisa composición; y se mantuvo hasta el día veinte, que salieron dos lanchas y le entraron en esta Ría de remolque”.

Después de haber protestado con la fórmula habitual contra la mar y sus elementos, incluso por la pérdida del bote, pasaron a declarar Juan de Larrea, piloto; y Miguel de Joangorena y José Antonio de Libes, en corroboraron todo lo declarado por el capitán del bergantín.

38.- GOLETA “EL ÁGUILA DE ESPAÑA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José de Mendiola

Arqueo:

Tripulación: 24 marineros

Origen – Destino: Santander – La Habana

Carga: Fardería

El mismo día y ante dicho Subdelegado de Marina, compareció Don José de Mendiola, vecino de la ciudad de San Sebastián, en la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, capitán de la goleta nombrada “**El Águila de España**”, que se hallaba surta y anclada en la canal del puerto de Santoña, el cual declaró sobre lo que le había sucedido en su último viaje de esta manera:

*“Dijo, que hallándose con dicha su Goleta en la Ría del Puerto de Santander, bien carenada y preparada de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulada con veinte y cuatro hombres, incluso el declarante, seis Cañones de a cuatro y dos de a ocho, con registro a la Ciudad de La Habana, cargada de fardería, de cuenta de Don Diego de Echagüe, del Comercio de dicha Ciudad de San Sebastián, con calidad de hacer su viaje en Compañía de las fragatas nombradas, la una “**El San Antonio**”, la otra “**Nuestra Señora de los Dolores**”, y la otra “**San Eloy**”.*

Se hizo a la Vela en compañía de dichas fragatas el día catorce del corriente, con la Marea de la mañana, y Navegó sin separarse de su Convoy, hasta el día diez y seis en que, hallándose doce leguas de tierra, poco más o menos, con Norte Sur con San Martín de la Arena, le sobrevino un fuerte temporal, con Viento del “Norueste”, con incesantes golpes de Mar, que pasaban por sobre la Cubierta, de modo que se vio en precisión de tomar todos los “Rices” a las mayores y correr a la vuelta de tierra en busca de Puerto.

Y siguiendo el mismo temporal hasta el día diez y siete al amanecer, en que se halló a la vista del Puerto de Santander, sin poder

avistar dichas fragatas, por haberse separado con la borrasca y oscuridad de la noche; y como no pudo tomar aquel Puerto, por seguir la Borrasca con igual rigor, se dirigió a este.

Y a las cinco y media de la tarde del día diez y siete, habiendo avistado una embarcación y reconocido ser la fragata “San Eloy”, vino a hablar preguntando por las otras fragatas y respondiéndole haberse separado con la oscuridad de la noche; y, habiéndose atracado una Embarcación con otra, le rompió dicha fragata el Botolón de Proa.

Y el día diez y ocho, a cosa de las once y media se fondeó en la Ría del Fraile; y el veinte al anochecer entró en la Ría y Canal de este Puerto, donde se fondeó”.

Después de haber efectuado su protesta de mar con las frases habituales, declararon en los mismos términos sobre lo sucedido, Don Ignacio Berasaluce, piloto de dicha embarcación; Don Ignacio de Oresti, pilotín de ella; y Agustín Garamiola, contra maestre de su tripulación.

39.- PATACHE “NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN”

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Francisco Freire de la Trinidad

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Dublín (Irlanda) – Costa de España

Carga: En lastre

El 31 de enero de 1782, comparecía ante el Ministro Subdelegado de Marina del Partido de Laredo, Don Francisco Freire de la Trinidad, portugués, capitán del patache nombrado “**Nuestra Señora de la Concepción**”, anclado en la canal del puerto de Santoña, el cual manifestó lo siguiente en relación con su último viaje:

“Que hallándose con dicho su Patache en el Puerto de Dublín de Irlanda, bien preparado de lo necesario para la buena Navegación,

sin Carga alguna y sólo en Lastre, con destino para la Costa de España en busca de carga para Andalucía o Portugal, se hizo a la Vela el día diez y ocho de enero de este año, con Viento de Bolina.

Y Navegó hasta el día veinte, que hallándose sobre los 47° y 6´ de latitud, y 5° y 50´ de Longitud, según el Meridiano de Londres, le empezó a refrescar, quedándose en Papayos, con muchos golpes de mar, que pasaban por sobre la Cubierta.

Y siguió su derrota con vientos variables tormentosos hasta el día veinte y seis del mismo, que avistó el Cabo de Peñas, a cuyo tiempo estaba el viento por el “Hueste Oes Norueste”, siguiendo su rumbo en la vuelta del “Heshueste”, hasta el veinte y siete que reconoció el Monte de esta Villa, o Peña que llaman del Fraile.

Y a causa de la mucha Mar, Viento y Cerrazón, se vio obligado a hacerse a la vuelta del Norte Cuarto al “Norueste”, siguiendo en pequeñas bordadas de dos horas, a fin de no sotaventarse de este dicho Puerto.

Hasta el día veinte y nueve, que sobre una clara pudo dar fondo en la Rada del Fraile, sin poder entrar en él a causa del mucho viento “Oes Norueste” y fuerza de Mar, de modo que habiendo salido una lancha, no pudo darle práctico para ningún Puerto a causa del Viento y Mar.

Por cuyo motivo, le fue preciso aguantar en dicho fondeadero con todas las anclas hasta el tercero día, que con la fuerza del Viento y Mar le faltaron dos Cables, y quedó con las otras dos, hasta el cuarto día, que sobre una “barbota (?)” se hizo el viento al Nor Nordeste y travesía de esta Costa, por lo cual le fue preciso largar los Chicotes por mano y hacerse a la Vela para dentro, a fin de librar las vidas y Navío.

Y después de estar entrado en la Barra le salió una lancha, con cuya ayuda llegó a esta Ría, y con un Ancla que le prestó un Capitán de su Nación y un Calabrote en tierra, aseguró su Navío, a más de las cuatro Anclas que ha perdido con sus cables:

Ignora si las podrá sacar, y también si el casco del Barco ha recibido algún daño, y cuando le haya y no pueda sacar las anclas, no ha sido ni será por su culpa ni la de su tripulación, respecto haber tra-

bajado en toda la Maniobra con la fatiga necesaria, y a que pondrá también los medios suficientes para sacar dichas Anclas”.

Lo mismo declaró el piloto Don Antonio Roch; el contra maestre Antonio de Percinel; y el marinero Antonio de Coimbra, tripulantes todos de dicho patache.

40.- DIATE “NUESTRA SEÑORA DE LA GUÍA Y SAN PEDRO DE RAUES”

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Benito Ferreira Suárez

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Lisboa – Bayona de Francia

Carga: Cacao, cueros al pelo y otros efectos

El 25 de marzo de 1782, compareció en Santoña Don Benito Ferrerira Suárez, portugués, capitán del diate nombrado “**Nuestra Señora de la Guía y San Pedro de Raues**”, para relatar lo sucedido en su último viaje, el cual lo hizo de la siguiente manera:

“Dijo, que hallándose en el Puerto de Lisboa, Corte de Portugal, con dicho su Diate, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, Cargado de Cacao, Cueros al pelo, y otros efectos, con destino a la Ciudad de Bayona del Reino de Francia, se hizo a la Vela el día veinte y uno de febrero próximo pasado con tiempo favorable.

Y Navegó hasta Altura de Viana, en donde le acometió una fuerte Borrasca con Viento por la travesía, con mucha Mar que dominaba en su Cubierta, habiendo reconocido hacer Agua el Barco, de cuyas resulta se vio en precisión de arribar al Puerto de Marín, donde hizo su protesta y se reparó en la forma posible.

Y tomando Piloto práctico se hizo a la Vela el día veinte y ocho del mismo mes de febrero, y Navegó hasta el día trece de Marzo con Vientos variables, en que le sobrevino otra fuerte tormenta que le obligó a arribar a La Coruña, desde donde se hizo a la Vela el día veinte.

Y Navegó hasta el veinte y tres, en que, hallándose a distancia de ocho leguas Norte Sur con el Cabo de Quejo, cercano a este Puerto, les aconteció otra fuerte tormenta, con viento fresco por el Norte, cuyos golpes de Mar incesantemente pasaban por sobre la Cubierta, por lo que no pudieron hacer Navegación, se dirigió al fondeadero del Fraile de este dicho Puerto, y entró en su Ría y Canal el día veinte y cuatro.

Y por cuanto ignora si la carga ha recibido algún daño, y en el caso que lo haya no ha ido por culpa del declarante ni su tripulación, respecto haber trabajado con la fatiga necesaria en toda la Maniobra, y si la hubiese sólo puede haber sido de resulta de dichos temporales”.

En iguales términos declararon José de los Santos y Vicente José, marineros de la tripulación del diate portugués.

41.- DIATE “SAN JOSÉ Y ÁNIMAS”

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don José Custodio Cuello

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Aveiro (Portugal) – San Sebastián

Carga: Sardinas y grasa

El mismo día 25 de marzo de 1782, comparecía en Santoña ante el Subdelegado de Marina del Partido de Laredo, Don Custodio José Cuello, capitán del diate portugués nombrado “**San José y Ánimas**”, que estaba surto y anclado en la canal del puerto, el cual relató su último viaje de la siguiente manera:

“Dijo, que hallándose con dicho su Diate en el Puerto de Abeiro, en dicho Reino de Portugal, bien tripulado y preparado de todo lo necesario para la buena Navegación, cargado de Sardina y Grasa con destino para la Ciudad de San Sebastián, en la M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa, se hizo a la vela el día diez y siete de febrero próximo pasado de este año, y Navegó hasta el veinte y tres del

mismo Mes, en que le acaeció Viento Contrario tormentoso, y le fue preciso arribar a Pontevedra, donde hizo su Protesta.

Y se Volvió a hacer a la Vela el día veinte y cinco, tomando su práctico, y por la Variación de Vientos y Alteración de Mar, no pudo seguir su Viaje y se mantuvo Bordeando hasta el día trece, en que hallándose a la Altura del Cabo de Ortegá, con viento Nordeste tormentoso y mucha Mar, sin poder aguantar, poniéndose a la Capa, le fue preciso hacer arribada a La Coruña, donde se mantuvo hasta el día veinte del corriente.

Y Navegó hasta el veinte y tres en que, hallándose a distancia de ocho leguas Norte Sur con el Cabo de Quejo, próximo a este Puerto de Santoña, le sobrevino una fuerte Borrasca, con viento duro por el Norte e incesantes golpes de Mar que pasaban por sobre la Cubierta, y procuró dirigirse a este Puerto, y lo consiguió el día veinte y cuatro.

Y por cuanto ignora si su carga ha recibido alguna Avería, por cuanto no se han abierto las Escotillas; y en el caso que la haya, así en este temporal como en los anteriores, de que tiene hecha su protesta, no ha sido por causa del declarante ni su tripulación, ratificándose en dicha su anterior protesta vuelve a protestar de nuevo contra el Mar y sus accidentes, cualquier daño que pueda resultar”.

En los mismos términos declararon Antonio de Sousa, Antonio de Silba y Manuel José, marineros de dicha embarcación.

42.- Bergantín “SANTA BÁRBARA Y ÁNIMAS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Francisco Ruiz

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Bayona de Francia – El Ferrol y La Coruña

Carga: Vino, alquitrán, fardería y otros efectos

En la Villa de Puerto de Santoña, comparecía el día 8 de agosto de 1782 ante

Don José Antonio González Carrera, Subdelegado de Marina del Partido de Laredo, Don Francisco Ruiz, vecino de dicha Villa y capitán de su bergantín “**Santa Bárbara y Ánimas**”, que se hallaba surto y anclado en la canal del puerto, con el fin de relatar lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

“Que hallándose con dicho su Navío en la Ciudad de Bayona, del Reino de Francia, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, cargado de vino, Alquitrán, fardería, y otros efectos, de cuenta de Don Juan de Villalón, del Comercio de dicha Ciudad, con destino para El Ferrol y La Coruña, se hizo a la Vela el día nueve de Abril pasado de este año.

Y a breves horas le persiguió un Corsario Garnesí que le obligó a arribar a Los Pasajes, y habiéndose hecho a la Vela desde aquel Puerto, costeano, le acaeció haber avistado otros dos garnesís intentando darle caza, y volvió a arribar a Motrico y de allí a Ondárroa, Mundaca, Plencia y Castro Urdiales, costeano de Puerto en Puerto, por no quitarse de la Vista dichos Corsarios.

Y cuando le pareció que era proporción, por haber tomado otros rumbo los Corsarios, se hizo a la Vela desde Castro y a las dos horas se le echaron encima dichos dos Garnesís, que ignora si eran los mismos, por haber sucedido igual lance a otros Navíos mercantes; y como se halló Sotavento de este Puerto de Santoña procuró hacer fuerza de Vela y guarecerse debajo de los Castillos de San Felipe y San Carlos, de la Peña del Fraile y Monte de esta Villa.

Y arribó a su Canal el diez y seis de Junio y se ha mantenido en la Ría de este Puerto, sin poderse hacer a la Vela por causa de no haberse separado en todo este tiempo de la vista de él tres Corsarios Garnesís, persiguiendo a cuantas embarcaciones atravesaban, habiendo cogido algunas y otras echadas a Pique; no obstante haber tenido tiempos favorables, teniendo a mejor partido esperar el Convoy que deberá ir desde El Pasaje para dicho Ferrol.

Y por cuanto, en tan dilatado tiempo ignora si la carga ha recibido algún daño, y en caso que le haya no ha sido por Culpa del declarante y su tripulación, respecto de haber trabajado con la fatiga necesaria en toda la Maniobra, y sólo sí a resulta de los temporales y de la

mucha estancia en este Puerto, con los temporales y vientos duros que ha habido en este Ínterin.

Dio en esta atención protesta contra el Mar y sus accidentes, y contra dichos Corsarios y demás que haya lugar, así de cualquier avería o daño que pueda haber en su Barco y Carga, como los perjuicios que se pueda seguir a sus dueños por la dilación de su viaje”.

43.- FRAGATA “NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO Y SAN ANTONIO DE PADUA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Antonio Marengé

Arqueo: 140 toneladas

Tripulación: 16 marineros

Origen – Destino: Cádiz - Santoña

Carga: Sal

El 14 de agosto de 1782, se presentó en Santoña ante el Ministro Subdelegado de Marina de la Capital Villa de Laredo, Don Antonio Marengé, capitán de la fragata “**Nuestra Señora del Rosario y San Antonio de Padua**”, el cual manifestó lo siguiente:

“Que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de ciento y cuarenta toneladas, en el puerto y Bahía de Cádiz, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, tripulado con diez y seis hombres, incluso el declarante, cargado de sal de cuenta de la Real Hacienda, con destino para este Puerto, a entregar su carga a Don Manuel de Aguirre, Administrador General de la Renta de la Sal de este Partido, se hizo a la Vela el día tres del corriente, con viento favorable.

Y navegó hasta el día seis en que, hallándose sobre el Cabo de Santa María le sobrevino un fuerte temporal con viento por el Norte y mucha Mar, cuyos golpes le pasaban por sobre la cubierta, que se vio en precisión de quedar con los “Papaíos” y algunas veces con el trinquete, por lo que reconoció que dicha fragata hacía mucho agua, que

llegaba a once pulgadas por hora, cuya tormenta le duró hasta el día doce, que hallándose sobre el Cabo de Finisterre se mudó el Viento al “Sudueste” bonancible.

Y navegó hasta el día quince, que hallándose sobre el Cabo de Ortegal le aconteció otra fuerte Borrasca, con el mismo Viento “Sudueste” y otros Variables, que le impidieron seguir su derrota, manteniéndose sólo con el trinquete, hasta el día diez y seis al amanecer que, aunque con Viento escaso, navegó el diez y ocho, en que hallándose sobre quince leguas, poco más o menos, Norte Sur con Santander, se le quedó del todo Calma, hasta el día de ayer que llegó al fondeadero del Fraile, de este Puerto, donde se ancló; y este día, con la marea de la mañana ha entrado en la Ría.

Y por cuanto ignora si la carga ha recibido algún daño, respecto no haberse abierto las escotillas, y en el caso que le haya no ha sido por causa del declarante ni su tripulación, por haber trabajado con la fatiga necesaria, así en las Bombas como en la Maniobra, y sólo sí de resulta de dichos temporales”.

Lo mismo declararon Agustín Zebasco, contra maestre; y Manuel Raggio y Agustín Prada, marineros de dicha embarcación.

44.- BERGANTÍN “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN Y SANTA ANA”

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Leandro Andrade Jardin

Arqueo: 80 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen : Destino: Santander – San Valery (Francia)

Carga: Sacas de lana

El 24 de setiembre de 1782, compareció en Santoña Don Leandro Andrade Jardin, portugués, capitán del bergantín nombrado “**Nuestra Señora del Carmen y Santa Ana**”, el cual relató así su último viaje:

“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de ochenta toneladas, en la Ciudad de Santander, tripulado con doce Marineros, incluso el declarante, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, cargado de sacas de Lana para el puerto de San Valery, del Reino de Francia, de cuenta de los Señores Vial e Hijo, del Comercio de dicha Ciudad de Santander:

Se hizo a la Vela el día veinte y uno del corriente mes con la marea de la mañana, con viento terral escaso, y consiguió su salida hasta ponerse en franquía fuera de Puntas, en que con Viento “Norueste” tempestuoso le obligó a quedar a Palo seco sólo con la trinetilla.

Y diez horas después, y viéndose con el mismo viento sosegado, procuró hacer Navegación, y seguir su Viaje con las gavias y segundos “Rices”, sin que tampoco pudiese aguantar, por no poder arribar, respecto de que por poco lastre tumbaba a poco viento.

Y a las diez de la noche, hallándose sobre tres o cuatro leguas más a barlovento, experimentó más recelo en el Barco, y más próximo a tumbar, de cuya resulta se convocó la tripulación en Consulta con el declarante, su Piloto y Contramaestre, exponiendo el peligro en que se hallaban de seguir el Viaje a su destino, sin que primero se hiciese arribada al Puerto más próximo, sobre lo cual hicieron un Papel firmado por dicha tripulación.

Por lo que se vio en precisión el declarante de procurar tomar Puerto, y navegó toda la noche con la mayor rizada y el trinquete, y algunas veces en “Papaños”, por evitar el peligro de tumbar; hasta el amanecer del día veinte y tres, y procuró hacer arribada al primer Puerto.

Y hallándose a cosa de las cuatro de la tarde sobre una legua de Norte Sur con el Cabo de Quejo, le salió una lancha de Bilbao y le echaron su Piloto práctico, que le condujo al fondeadero del Fraile, de este Puerto, en donde le salió otra lancha al “Limaneaje” (Lemanaje) le aseguró en él; y con la marea de este día ha entrado en la Canal.

Y por cuanto ignora si la Carga ha tenido alguna Avería, y en el caso que la haya no ha sido por culpa del declarante ni su tripulación, respecto haber trabajado con la fatiga necesaria, así en la maniobra

como en las Bombas, y sólo puede ser dimanado de lo receloso con que contempla al Barco, por mal estibado o falta de Lastre.

En esta atención, Protesta contra el Mar y sus accidentes, y contra quien haya lugar, no sólo cualquier avería que pueda resultar en su Carga, más también el que no le pare perjuicio su arribada y el seguir su Viaje, sin que primero se haga “Visituría” y reconocimiento formal sobre si puede seguirle o no dicho viaje, hasta tanto que se vuelva a estibar, lastrar y poner dicho Barco en términos de poder hacer Navegación”.

En iguales términos declararon el piloto Antonio José Mencastro; el contra-maestre Pablo José Peira; y Antonio José Jorge Costa y Ricardo José La Costa, marineros de dicho bergantín.

45.- BERGANTÍN “NUESTRA SEÑORA DE LA MISERICORDIA”

Nacionalidad: Genovesa

Capitán: Don Francisco Mantica

Arqueo: 100 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen – Destino: Santander – Burdeos (Francia)

Carga: Trigo

El día 18 de noviembre de 1782, compareció en Santoña ante el Ministro Subdelegado de Marina, Don Francisco Mantica, de nación genovés, capitán de su bergantín nombrado “**Nuestra Señora de la Misericordia**”, que se hallaba anclado en la canal del puerto, el cual manifestó lo siguiente:

“Que hallándose con dicho su navío, que es de porte de cien toneladas, en la Ciudad de Santander, tripulado con ocho Marineros, incluso el declarante, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, cargado de trigo, de cuenta de los Señores Vial e Hijo, del Comercio de dicha Ciudad, con destino para la Ciudad de Burdeos, en el Reino de Francia, se hizo a la Vela el día diez y seis del Corriente con Viento favorable.

Y navegó hasta el inmediato día diez y siete, en que hallándose a distancia de diez leguas Norte Sur con dicha Ciudad le sobrevino un fuerte temporal, con viento Nornordeste, cuyos golpes de Mar pasaban por sobre la Cubierta, y se mantuvo bordeando.

De cuya resulta reconoció que el Navío hacía Agua, y salía algo de trigo por la bomba, por lo que, y continuando el mismo viento sin poder hacer navegación para su destino procuró tomar Puerto, y pudo conseguir llegar al anochecer del mismo día diez y siete al Paraje del Fraile de este Puerto; y viendo que se mantenía el mismo viento y mal semblante, determinó este día por la mañana entrar en su Canal, como, en efecto, lo consiguió”.

Después de las consabidas protestas contra la mar y sus accidentes y temporales, declararon en iguales términos José Antonio del Puerto, piloto de dicha embarcación; y Lorenzo de Caviedes y Domingo de Galíndez, marineros de la misma.

AÑO 1783

46.- DIATE “NUESTRA SEÑORA DE LA SOLEDAD, SAN ANTONIO Y ÁNIMAS”

Nacionalidad: Portuguesa

Capitán: Don Manuel Rodríguez Gómez

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Lisboa – Bayona de Francia

Carga: Cacao, bacalao, pimienta y otros géneros

El 8 de enero de 1783, se presentó en Santoña ante Don José González, Ministro Subdelegado de Marina, Don Manuel Rodríguez Gómez, de nación portugués, capitán del diate “**Nuestra Señora de la Soledad, San Antonio y Ánimas**”, el cual manifestó lo siguiente:

“Que en diez y siete de Diciembre del año más próximo pasado, salió de la ciudad de Lisboa con dicho su Diate, cargado de Cacao, “Bacallao”, Pimienta, y otros géneros, con destino para Bayona, del Reino de Francia; se vio en precisión de hacer Arribada al Puerto de Muros, del Reino de Galicia, donde protestó contra el Mar y sus Accidentes, por los lances que le habían acaecido en su Viaje.

Y habiéndose hecho a la Vela de dicho Puerto el treinta y uno de dicho mes, con viento favorable, Navegó hasta el día seis del presente, en que, hallándose a distancia de Quince leguas, poco más o menos, Norte Sur con Santander, le sobrevino una fuerte Borrasca, con viento “Nor Norueste”, “Zarrazón” (Cerrazón) y mucha mar, cuyos golpes pasaban por sobre la Cubierta, por lo que, y los vientos contrarios para su destino, se vio en precisión de encontrar Puerto.

Y consiguió arribar a este el día de ayer, siete del corriente, y se fondeó en el paraje que llaman del Fraile; y con la Marea de la Mañana de este día y lancha que le salió del “Limaneaje”, entró en la Bahía y se fondeó en esta Ría, donde se halla”.

Después de la consabida fórmula de protesta, se presentaron Don Francisco Narciso de Mazedo, piloto; Francisco la Costa Martínez y José de Matos, marineros de dicho diate, los cuales corroboraron la declaración de su capitán.

Duros tuvieron que ser los tiempos de aquel mes de enero, porque tres días de después compareció ante el escribano de Santoña, Pantaleón de la Vega, vecino de Argoños, dando poder a su mujer Leonarda de la Vega, para cobro de una herencia suya en Argoños y Escalante. Manifiesta estar en Santoña,

“por cuanto se halla embarcado en una de las Balandras de Su Majestad que están de arribada en este Puerto, con destino para El Ferrol.”

47.- BARCO “EL CORREO DE SANTANDER”

Nacionalidad: Española

Maestre: Don Juan Bautista de Sarachaga

Arqueo: 6 toneladas
Tripulación: 5 marineros
Origen – Destino: Portugalete – Santander
Carga: Mercaderías

El 27 de mayo de 1783, compareció en Santoña ante el Ministro Subdelegado de Marina, Don Juan Bautista de Sarachaga, vecino de Plencia, maestro del barco “**El Correo de Santander**”, que se hallaba anclado en los muelles de la Villa, a fin de declarar lo que le había sucedido en su último viaje, y lo expuso así:

“Dijo, que hallándose con dicha su embarcación, que es de porte de seis toneladas, en la Villa de Portugalete, tripulado con cinco Marineros, incluso el declarante, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, cargado de Mercaderías con destino para Santander, se hizo a la Vela el día veinte y cinco del corriente, con la marea de la noche y viento favorable.

Y navegó hasta el día de ayer, veinte y seis, en que hallándose Norte Sur con Galizano, cerca de dicho Puerto de Santander, a cosa de las once de la Noche le sobrevino Viento Contrario y mucha Mar, cuyos golpes le pasaban por sobre la Cubierta; y se vio en precisión de Correr en busca de Puerto y lo pudo conseguir, habiendo arribado forzosamente a este de Santoña el día de hoy veinte y siete, a cosa de las diez de la mañana”.

De la misma forma declararon Martín de Atuchegui y Juan de Treviño, marineros de dicho barco.

48.- BALANDRA “LA EXPEDICIÓN”

Nacionalidad: Danesa
Capitán: David Roge
Arqueo:
Tripulación: 6 marineros
Origen – Destino: Christinsaun (Noruega) – Bilbao
Carga: Bacalao

El día 12 de octubre de 1783, se presentó en Santoña ante el Ministro Subdelegado de Marina, David Roge, de nación dinamarqués, que hacía de capitán y piloto de la balandra nombrada **“La Expedición”**, surta y anclada en la canal de este puerto, a fin de hacer su declaración de lo sucedido en su último viaje; y lo hizo en los siguientes términos:

“Dijo, que hallándose con dicha su Balandra en el Puerto de Christinsaun, en la Noruega, bien carenada y preparada de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulada con Seis hombres, incluso el declarante, cargada de “Bacallao” con destino para la Villa de Bilbao, se hizo a la Vela el día treinta de Agosto de este año con viento bonancible.

Y navegó hasta el día primero de Septiembre en que, hallándose siguiendo su derrota con el Viento Sur “Surueste” bonancible y otros variables, navegando hasta el día quince de dicho mes en que, sobre los 56° y 42´ de latitud Norte: y en los 10° y 10´ de longitud, Meridiano de Londres, le sobrevino una fuerte borrasca con viento fresco tormentoso por el “Guesudueste”; Mar grande cuyos Incesantes golpes pasaban por sobre la Cubierta; y le duró hasta el día diez y siete, de cuya resulta le acaeció haber “rifao” una Vela y el Mastelero de Juanete.

Y después de haberse serenado la tormenta, Navegó con vientos bonancibles y variables, aunque la Mar crecida, que regaba las Velas, hasta el día diez y nueve; y desde este hasta el veinte y dos que volvió el Viento por el “Sudueste y Oues Norueste” muy tormentoso y Mar grande, con repetidos golpes que hicieron salir el Bote fuera del “tengues” y rompió todo el tren de cocina y la Aguada.

Y reconociendo que hacía Agua el Barco, de cuyo motivo empezaron a trabajar con las Bombas Incesantemente, y Navegó con vientos variables hasta al día de ayer, once de octubre a las tres de la mañana que, hallándose a la Vista de este Puerto, le sobrevino una tormenta con Viento fuerte Nordeste que le obligó a arribar a él”.

Toda la declaración se hizo por medio de Pedro García Sañudo, intérprete

versado en la lengua del capitán; y ante el mismo corroboraron la declaración anterior Didrek Wieber, contra maestre, y Saus Pudfar y Henrich Horjen Avenis, marinos de la tripulación.

AÑO 1784

49.- PAQUEBOTE “NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan José Arriarán

Arqueo: 200 toneladas

Tripulación:

Origen – Destino: Santander – La Guaira (Venezuela)

Carga: Ropas y harinas

El 4 de agosto de 1784, comparecía en Santoña ante Vicente Antonio de Oroumendía, Escribano de Su Majestad publico del Número y ayuntamiento de dicha Villa e interino de Mariana en ella, compareció Don Juan José Arriarán, capitán del paquebote nombrado “**Nuestra Señora de los Dolores**”, de porte de doscientas toneladas, poco más o menos, perteneciente a Don Francisco de Cardaba, vecino y del comercio de la ciudad de San Sebastián, a fin de dar la declaración de lo sucedido en el último viaje a dicho paquebote; y lo hizo en los términos siguientes:

“Declaró, que hallándose con dicho su Pacabott en la Ría o canal de la Ciudad de Santander, bien carenado, tripulado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, con destino para el de La Guayra, con Registro de Ropas y Harinas, se hizo a la vela el día de ayer, tres del corriente, con la marea de la mañana, con viento por el “Norueste” escaso, esperanzado en que daría la Vuelta por el Norte, según el semblante.

Y viendo que continuaba hasta las ocho, en cuyo tiempo se llamó más al Oeste y “Oesnorueste” y se cargaban los horizontes, con apariencia de continuar; y a más, que las corrientes tiraban al Este

con bastante fuerza, no tuvo por conveniente violentar la embarcación, que debe seguir un viaje tan Largo, sin poder adelantar en él, por lo que resolvió Arribar a este Puerto, después de haber sido del mismo dictamen de sus oficiales Mayores y demás, que también accedieron a su resolución.

Y, en efecto, Arribó a las diez de la misma mañana y se ancló en el paraje o fondeadero que llaman del Fraile, sin entrar en la Barra, por ser el más proporcionado de toda esta costa; así para la seguridad como para estar pronto en cuanto mudase el semblante; y no poder entrar en Santander por tener el viento por la Proa, donde era preciso aguardar las mareas para Lograr su entrada y salida, cuyo inconveniente no hay en dicho paraje del Fraile.

Y respecto a que dicha Arribada no ha sido Voluntaria sino Forzada, por las razones que lleva declaradas y tiene puesto en el citado Papel:

En esta atención y la de no hallarse en esta Villa el Subdelegado de Marina, y haberse puesto el semblante con apariencia de Lograr hacerse a la Vela esta Noche, protesta contra el Mar y sus accidentes, y no le pare perjuicio dicha Arribada”.

En iguales términos declararon Don Manuel de Almandoz, primer piloto; Don Agustín de Labroche, segundo piloto; y José de Baugalerdi, contra maestre; todos de la tripulación de dicho paquebote.

50.- BERGANTÍN “SAN JOSÉ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Pedro Bernard

Arqueo: 60 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Burdeos (Francia) – Bilbao

Carga: Fardería y otros efectos

El 21 de diciembre de 1784, comparecía en Santoña ante Vicente Antonio de Orumendía, Pedro Bernard, capitán del bergantín nombrado “**San Joseph**”, de

sesenta toneladas, poco más o menos, a fin de dar su declaración de lo que le acaeció en su viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

“Dijo, que hallándose en el Puerto de la Ciudad de Burdeos, bien carenado y tripulado con seis marineros, incluso el Capitán, y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, cargado de fardería y otros efectos con destino para la Villa de Bilbao, se hizo a la vela el día diez y seis del corriente con Viento “Nornorueste”, y Navegó cuatro Leguas al “Guesudueste”.

A cuyo tiempo experimentó una fuerte borrasca, con el mismo viento y mucha mar; cuyos golpes pasaban por sobre la cubierta, que le obligó a ponerse a la Capa con sólo el trinquete; y se mantuvo hasta al día diez y siete, en que mudó el viento al Nornordeste escaso bonan-cible, y Navegó hasta el día diez y ocho en que reconoció tierra a Distancia de Doce Leguas, poco más o menos, y observó el hallarse con el Cabo de Machichaco, donde se le Mudó el viento al “Sursueste”.

Y el día diez y nueve se halló seis Leguas de Distancia, poco más o menos, Norte Sur con Santander, donde le saltó el viento al “Guesudueste” muy fuerte y tormentoso, con Incesantes Golpes de mar que pasaban por sobre la cubierta, que le obligó a ponerse a la Capa.

Y a las ocho de la noche, continuando los golpes de mar, empezó a correr y descubrir que dicho navío hacía mucho agua, que le obligó dar a la Bomba de media a media hora; y Navegó hasta las dos de la mañana del día veinte, en que hallándose seis leguas distante de este Puerto se le quedó calma.

Y a las ocho de la mañana se mudó el viento al “Sueste”, que le impidió seguir su derrota para la Barra de Bilbao; por cuyo motivo y el de la mucha agua que hacía el barco, determinó Arribar a este Puerto, como lo hizo a las cuatro de la Tarde del mismo día veinte.

Y respecto a que dicha Arribada no ha sido voluntaria sino forzada, por las razones que llevo declaradas, en esa Atención y la de no hallarse en esta Villa su Delegado de Marina ni el Cónsul de la Nación francesa, y tener el tiempo favorable, de buen semblante para lograr

hacerse a la Vela con la marea de esta noche, protesta contra la mar y sus accidentes no le pare perjuicio dicha Arribada y cualquiera Daño que ha recibido la Carga de resulta de dichas Tormentas”.

Lo mismo declararon Juan Perrain, piloto; y Arnao Juan y Antonio Juan, marineros de dicho navío.

AÑO 1785

51.- BALANDRA “LA PROVIDENCIA“

Nacionalidad: Inglesa

Capitán: Thomas Hemsón

Arqueo: 30 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Exeter (Inglaterra) – Bilbao

Carga: Fardería

El 13 de febrero de 1785 se presentó ante Vicente Antonio de Oroumendía, escribano real de la Villa de Santoña, Thomas Hemson, de nación británica, capitán de la balandra nombrada “**La Providencia**”, de porte de treinta toneladas, quien por medio de Don Pedro García, intérprete del idioma inglés, declaró lo siguiente:

“Que hallándose con dicha Balandra en el Puerto de Exeter, bien Carenada y Tripulada con cinco marineros, y preparada de todo lo necesario para la buena Navegación, cargada de Fardería con destino para la Villa de Bilbao, se hizo a la Vela el día primero del corriente a las diez de la mañana.

Y Navegó hasta los 50° y 38´ Latitud Norte, y 3° y 25´ de Longitud del meridiano de Londres; y el día cinco a las cinco de la mañana, hallándose en los 46° y 39´ Latitud Norte y 59´ de Longitud, le sobrevino una fuerte borrasca con viento Sur y repetidos golpes de mar que pasaban por sobre la cubierta, de tal manera que se le anegó toda la cámara y parte del Barco, que fue preciso trabajar y dar a la

bomba con mucha violencia, hasta que consiguió sacar el agua y tomar tres andanas de Rizos.

Y el día seis, hallándose en los 46° y 27' Latitud y 3° y 24' de Longitud: se mudó el viento al poniente, continuando la mar grande y repetidos golpes que pasaban incesantemente por sobre la cubierta, que le entraban el agua a la Cámara, sin embargo que se continuaba en dar a la bomba de media en media hora; y a media noche se mudó el viento al "Norueste", mucho más Fresco, mar grande y cerrazón o niebla, obligando al Navío a rendirse con los balances a la parte del "Sudueste".

Y el día siete, hallándose en los 45° y 51' Latitud Norte y 2° y 51' de Longitud: con el mismo viento o más fresco, continuando la mar grande en Lluvia y cerrazón y balances, que se vio en precisión de tomar hasta cuatro andanas de Rizos.

Y el día ocho, a las diez de la mañana, se le quedó el viento en bonanza, aunque seguía la mar y trabajo en la bomba de media en media hora, y observó por el octante hallarse a los 45° y 10' de Latitud y 2° y 38' de Longitud, y navegó de este modo hasta el día once a las siete de la mañana en que le vino el viento al Norte bonancible y mar bella, y vio tierra a Distancia de diez Leguas.

Y el día Doce a las ocho de la mañana, avistó a distancia de Nueve Leguas el Cabo de Machichaco, y al tiempo se le mudó el tiempo al "Leste", que le impidió entrar en Bilbao y le obligó tomar práctico en la mar para poder entrar en este Puerto; y lo consiguió a las tres de la Tarde".

Las misma declaración hicieron Juan Fren, piloto y Matheo Ridga, marinero de dicha embarcación, bajo de juramento según su ley y ante el intérprete mencionado.

52.- BERGANTÍN "LA MELI"

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Don Diego Duodenau

Arqueo:

Tripulación: 20 marineros

Origen – Destino: Puerto Príncipe (Isla de Santo Domingo) – Bayona (F)

Carga: Azúcar y otros efectos

El 8 de marzo de 1785, compareció en Santoña ante Don Luis Ignacio de Pumarejo, Canciller de Su Merced Don José de Pumarejo, Vicecónsul de la Nación Francesa, ausente, Don Diego Duedenau, de nación francesa, capitán del bergantín nombrado “**La Meli**”, quien dijo:

“Que se halla surto y anclado en la Canal de este Puerto por Arribada Forzada, y le precisaba dar su declaración de lo que le ha acaecido en su Viaje:

Para lo cual Su Merced, dicho Don Luis Ignacio, por testimonio de mí el Escribano le tomó y recibió Juramento por Dios Nuestro Señor y una señal de Cruz en forma debida, que lo hizo bien en forma debida, y bajo de él prometió decir verdad, y refiriendo el Caso declaró:

Que hallándose con dicho su Bergantín en Puerto Príncipe, Isla de Santo Domingo, bien preparado, carenado y tripulado con veinte hombres y de todo lo necesario para la buena Navegación, se hizo a la vela con viento favorable el día veinte y ocho de Diciembre del año próximo pasado, que fue “Lesnordeste”, cargado de Azúcar y otros efectos con destino para la Ciudad de Bayona, del Reino de Francia.

Y Navegó hasta el día primero de enero del presente año en que, hallándose a la Gran Caica, desembocó el Canal con la mira de estribor, y le saltó el viento al “Lesueste” y fue navegando hasta el día doce, en que hallándose sobre los 28° y 48´ de Latitud Norte y 66° y 45´ de Longitud del meridiano de París, se le mudó el viento al “Gueste” y “guesnorueste” muy fresco y tormentoso, con mucha mar, sin poder aguantar más vela que el trinquete, gobernando a la voluntad de la Mar.

Y el día catorce del mismo mes, a las siete de la Mañana, hallándose sobre los 28° y 30´ Latitud Norte y 59° y 33´ de Longitud del mismo Meridiano, se le alborotó más la Mar, con muchos golpes que pasaban por sobre la Cubierta, y uno de ellos le dio en la popa y

le rompió la porta de su Espejo, y se le introdujeron más de Catorce Barricas de Agua en la Cámara, por lo que mandó el declarante dar a la bomba.

Y habiendo reconocido el estado, halló catorce pulgadas de Agua, y salía del color de la Azúcar; y continuando en la bomba por espacio de una hora se halló que no había Agua en la bodega, y más necesidad que dar dos veces a la bomba en cada guardia de cuatro horas.

Y Navegó hasta el día 15 de Febrero con vientos bonancibles y algo de Mar, en cuyo tiempo le sobrevino el viento por el "Lesueste" muy fuerte y mucha mar, cuyos golpes pasaban repetidas veces por sobre la cubierta; y a las ocho de Su Mañana, hallándose sobre los 44° y 15' Latitud Norte y 17° y 35' de Longitud del mismo meridiano, se puso a la Capa con la Mayor tomados todos los "Rices" y la "Mura" de babor.

A cuyo tiempo, le vinieron tres fuertes golpes de Mar que le anegaron la cubierta, manteniéndose algún tiempo bajo el Agua, que afligió mucho al barco, con cuyo motivo experimentó más agua que lo regular, obligándole a dar a la bomba de hora en hora.

Y se mantuvo de este modo hasta el día diez y siete en que, aplacándose el tiempo y mudándose en viento al "Nornorueste", hizo largar las cuatro Mayores y navegó al "Lesnordeste" hasta el día veinte y cuatro a las seis de la Mañana, en que avistó tierra a Distancia de Doce Leguas y reconoció ser el Cabo de Peñas.

Y Navegó con vientos variables de Norte al "Sueste" con Mar grande, hasta el día seis de marzo en que, a las cuatro de Su Tarde reconoció el Monte de este Puerto que demarcaba Tres Leguas al "Guesudueste", donde le saltó el tiempo al "Sueste" muy fuerte y "tormentuoso".

Y viéndose impedido para poder seguir su viaje, así por el viento contrario como por hallarse con falta de todos los víveres y las velas maltratadas, se vio en precisión de hacer Arribada forzada a este Puerto, para lo cual recibió en la Mar un práctico de Algorta y consiguió entrar en él el día de ayer, siete, con una lancha de Laredo".

Lo mismo declararon Juan Larribo, Teniente de dicha embarcación; Juan Galarza, piloto; y Pedro Dúfo, contra maestre.

53.- PAQUEBOTE “LA ANGÉLICA”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Don Pedro Berrada

Arqueo:

Tripulación: 26 marineros

Origen – Destino: San Juan de Luz (Francia) – San Pedro (Terranova)

Carga: Sal y todo género de bastimentos

El 14 de marzo de 1785, compareció en Santoña ante Vicente Antonio Oroumendía, escribano de Su Majestad público del Número de dicha Villa y ayuntamiento, y Comisionado de Su Merced el Señor Don José de Pumarejo, Vicecónsul de la Nación Francesa, Don Pedro Berrada, de nación francesa, capitán del paquebote nombrado “**La Angélica**”, que se hallaba surto y anclado en la canal del puerto, el cual declaró lo siguiente:

“Dijo, que hallándose en dicho su pacabott en la bajada de San Juan de Lus y Muelle o paraje que llaman Mocoa, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena navegación, tripulado con veinte y seis hombres, cargado de sal y todo Género de bastimentos con destino para San Pedro de Terranova a la pesca del bacalao, se hizo a la vela el día Doce del corriente Mes a las tres de la Mañana con viento “Susueste”, de Modo que en todo el día no pudo hacer más Navegación que de Tres a cuatro leguas.

Y a las seis de la tarde del mismo día le saltó al viento al Nordeste muy fresco y “tormentoso”, con mucha mar, cuyos golpes pasaban muy de continuo por sobre la cubierta, y Navegó sobre las dos Mayores con la “Mura” a Estribor hasta el día siguiente, Trece, en que a las cinco de la Mañana, hallándose al través de la Villa de Castro, en esta Costa, a distancia de quince leguas, poco más o menos, con el mismo viento Nordeste.

Continuando la Mar grande, reconoció que el Navío hacía de momento a momento Tres pies de Agua en la Bodega, y al Instante arribó en popa para dar a dos bombas, y disminuía el agua, achicando también con baldes sin parada para ayudar a las bombas, que Duró hasta las Nueve de la mañana, en que, viendo que el Agua Continuaba y no iba a menos y las bombas se cegaban cada minuto con la sal que salía, por hallarse presumiendo haberse deshecho mucho.

Sobre su verificación se hizo y reservó una declaración Mayor, y formó Consejo en Estado Mayor de Oficiales, Marineros y pasajeros, para resolver lo conveniente al Estado en que se hallaban; y convinieron todos en que era preciso hacer arribada al primer Puerto para remediar el daño, por ser Imposible seguir su viaje en la conformidad que se hallaba dicho Navío.

Y en su consecuencia, dichos Oficiales Mayores de Mar, Marineros y pasajeros, hicieron su protesta para que constase lo que fuese justo a quien tocase, y lograron entrar en este a cosa de las nueve de la Mañana, sin cesar de dar a las bombas, y siguieron su Rumbo a tomar el primer Puerto; y aunque Intentaron entrar en Santander no lo pudieron conseguir.

Hasta que viéndose sosegado el Navío se minoró el agua, y en el día de hoy es muy poca la que hace, sin embargo de que al Tiempo que entró en barra le dio un golpe de Mar que se le Introdujo Mucho Agua en la Cámara”.

Después de las consabidas fórmulas de la protesta de mar, declararon lo mismo por medio del intérprete de la lengua francesa Juan Bautista Rebelen, Don Andrés Caza, Teniente de dicha embarcación; Miguel Sallabería, maestro cirujano de ella; Domingo Dagozeto, contramaestre; y Juan Lagxaque, carpintero.

54.- FRAGATA “NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Jacinto de Sasía

Arqueo: 160 toneladas

Tripulación: 14 marineros

Origen – Destino: Bilbao – Cádiz

Carga: Hierro, trigo y otros efectos

El 13 de mayo de 1785 comparecía en Santoña ante Antonio de Oroumendía, escribano de Su Majestad, Don Jacinto de Sasía, vecino de la anteiglesia de San Pedro de Deusto, en el Muy Noble Señorío de Vizcaya, capitán de la fragata nombrada “**Nuestra Señora de Begoña**”, de porte de ciento sesenta toneladas, perteneciente a Don Juan Antonio de Ybarra, vecino de la Villa de Bilbao, para hacer protesta de lo acaecido en la mar en su último viaje, y lo hizo manifestando:

“Que hallándose con dicha su Fragata en la Ría de Bilbao, bien carenada y tripulada con catorce Hombres, Incluso el Declarante, y preparada de todo lo necesario para la buena Navegación, Cargada de Fierro, trigo y otros efectos con destino para la ciudad de Cádiz, bajó a Portugalete y se hizo a la Vela el día diez del corriente con la Marea de la Mañana, con viento “Sueste”.

Y Navegó hasta las diez de la misma mañana en que, hallándose a la vista de la Peña del Fraile se le mudó el viento al “Guesnorueste” muy fresco, que le Impidió hacer navegación, por lo que Resolvió anclarse en el fondeadero de dicho Paraje del Fraile, donde se mantuvo hasta este día, en que habiéndose Mudado el viento al Norte, determinó hacerse a la Vela, y al tiempo de Levarse le faltó el Cable segundo Nuevo, por lo que habiendo hecho Diligencias de sacar el Resto que está de Muestra con su ancla lo consiguió a fuerza de Trabajo.

Y que Respecto a que dicha Arribada ni el haberle faltado el Cable no ha sido por causa del declarante ni de su Tripulación, sino forzada por la oposición del Viento; en esta Atención, Protesta contra

el Mar y sus accidentes no le pare perjuicio dicha Arribada y falta de Cable”.

En iguales términos declararon Juan de Aldecoa, contraamaestre de dicha embarcación; Tomás de Tellaeché, carpintero; y Don Alardo Nicolás José de Wastyn, pasajero.

55.- BERGANTÍN “LA BELLA GERTRUDIS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Manuel Joaquín de Blanco

Arqueo: 150 toneladas

Tripulación: 18 marineros; 5 pasajeros

Origen – Destino: Santander – La Habana

Carga: Harinas y otros efectos

El 23 de noviembre de 1785 compareció en Santoña Don Manuel Joaquín de Blanco, capitán del bergantín “**La Bella Gertrudis**”, de porte de ciento cincuenta toneladas, perteneciente a Don Diego de Echagüe, vecino y del comercio de San Sebastián, en la Muy Noble y Siempre Leal Provincia de Guipúzcoa, el cual declaró lo siguiente:

“Que hallándose con dicho Bergantín en la Ría y Canal de la Ciudad de Santander, bien carenado y preparado de todo lo necesario para la buena Navegación:

Tripulado con diez y ocho Hombres y cinco Pasajeros, con sus Licencias y pasaportes del Consejo, con destino para la ciudad de La Habana, y Registro de Harinas y otros efectos, se hizo a la Vela desde dicha ciudad de Santander el día diez y seis del corriente a las tres horas de Su Mañana, con ayuda de Dos Lanchas, hallándose el Barco estanco de quilla y costados, con Viento favorable.

Y navegó hasta Veinte y dos Leguas al Oeste del Cabo de Ortegá, en donde le sobrevino Viento contrario por el Oeste y “Oes Noroeste” el día diez y ocho del mismo mes, con mucha mar, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la cubierta, y se vio en pre-

cisión de poner un Papahigos, y no pudiendo avanzar se vio obligado a Capear.

Y hallándose en esta conformidad Descubrió el Barco mucho agua, y habiéndose dado a la Bomba se halló de Diez y ocho a veinte pulgadas de Agua por hora; por cuyo motivo y Reconocido el mismo semblante y que continuaba el Viento contrario y mucha mar, se vio en precisión de correr con el trinquete a coger el Primer Puerto de esta Costa, por continuar el mismo Viento Tempestuoso y mucha mar.

Y lo pudo conseguir viendo y reconociendo al amanecer del día de Ayer la Peña que llaman el Fraile, en cuyo Paraje logró Fondear; y viendo que el tiempo continuaba con igual tormenta, viento Contrario, cerrazón y Chubasco del “Norueste”, y que otros dos navíos ingleses se aseguraron y entraron a la Ría con ayuda de Lanchas; y que al Declarante le vino otra de socorro, Determinó en consulta a los oficiales y su consentimiento Arribar a este Puerto la mañana del día de hoy”.

En iguales términos declararon Don Juan Ignacio Plauden, piloto; Vicente de Ugalde y Manuel de Artola, contraamaestre y marinero de dicho navío.

AÑO 1786

56.- FRAGATA “JOVEN TERESA”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: David Lacabe

Arqueo: 270 toneladas

Tripulación: 21 marineros

Origen – Destino: Bastton Anglo Americano – Bayona de Francia

Carga: Bacalao y grasa

El 19 de enero de 1786, compareció en Santoña ante Su Merced Don José de Pumarejo, Vicecónsul de la Nación Francesa, David Lacabe, de nacionalidad fran-

cesa, capitán de su fragata nombrada **“La Joven Teresa”**, el cual declaró lo siguiente:

“Que hallándose con dicha su Fragata, que es de porte de doscientas y setenta toneladas en el Bastton Anglo Americano, bien preparada y carenada, Tripulada con veinte y un Hombres, incluso el Capitán, y de todo lo demás Necesario para la buena Navegación, se hizo a la Vela el día treinta de Noviembre del año próximo pasado con viento “Guesnorueste” Favorable, cargado de “Bacallado” y grasa con destino para la Ciudad de Bayona, del Reino de Francia, para la Casa de los Señores Bastterreche y Forcada, a quienes pertenece dicha Fragata.

Y Navegó hasta el día cinco de diciembre, que hallándose en los 39° y 47´ Latitud Norte y 55° y 35´ Longitud del meridiano de París, a cosa de las cuatro de su Tarde le sobrevino una fuerte tormenta con Viento por el “Sudueste”, con Aguaceros y mucha mar, cuyos golpes le pasaban por sobre la cubierta, y se vio en precisión de aferrar las Velas y Navegar sólo con el trinquete, de modo que se Rindió tanto el Barco, que reconocido hacía Agua se empezó bajar a las Bombas a todas Horas.

Y se mantuvo de este modo hasta el día seis y once horas de su Mañana, en que se sosegó la mar y se mudó el viento al “Gueste” en calma, y navegó con vientos Bonancibles hasta el día cinco de Enero de este año, en que hallándose sobre los 41° y 51´ de Latitud, y 8° y 7´ Longitud del mismo Meridiano, le Asaltó una fuerte Borrasca con Viento “Sudueste” y mucha Mar, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la cubierta, que le precisó seguir trabajando a la Bomba a todas Horas.

Y se puso a Capear con la Mesana Rizada y la Trinquetilla, y se mantuvo hasta el día seis y dos Horas de su tarde, en que se mudó el Viento al “Guesnorueste” Bonancible, aunque con alguna alteración; y siempre trabajando con la Bomba navegó hasta el día Quince de este mismo mes de Enero.

Y Hallándose a las diez y media de su Noche a Distancia de Ocho Leguas, poco más o menos, Norte Sur con Santander, mudó el

Viento al “Guesnorueste”, con mucha mar, truenos y cerrazón y continuos golpes, que le obligó a atravesarse a palo seco, y se mantuvo hasta el diez y siete Dribando.

Y hallándose cerca de Machichaco se mudó el viento al “Nornordeste” Variable, sin poder Hacer Navegación hasta el día de Hoy, y cinco horas de la Mañana, que se mudó el Viento al “Sueste” Bonancible; y temiéndose de algún otro Temporal, según la Apariencia, y verse empeñado entre puntas, resolvió arribar a este Puerto con el Fin también de reparar las Velas y Jarcia, que se hallaban muy maltratadas de resulta de los temporales que lleva expresados; y consiguió entrar a las once y media de la mañana de este mismo Día, con una Lancha y Práctico que le abordó”.

En los mismo términos declararon Noel Dufau, piloto; Barroillett Puligni, teniente; y Thomas Gardiere, contra maestre; todos tripulantes de dicho bergantín.

57.- BERGANTÍN “LA ESPERANZA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan José de Ajeo

Arqueo: 55 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Nantes – Bilbao

Carga: Fardería, barricas de vinagre, cajas de lamprea, talaveras, y otros efectos

El 3 de abril de 1786, comparecía en Santoña ante el escribano Vicente Antonio de Oroumendía, Don Juan José de Ajeo, capitán de su bergantín “**La Esperanza**”, para declarar sobre lo sucedido en su último viaje, y lo hizo de esta manera:

“Dijo, que hallándose con dicho su navío, que es de porte de cincuenta y cinco toneladas en el Puerto de Nantes, del Reino de Francia, bien Carenado y tripulado con siete hombres, incluso el Declarante, y preparado de todo lo necesario para la Buena

Navegación, cargado de fardería, Barricas de Vinagre, Cajas de Lamprea, talaveras y otros Efectos, con Destino para la Villa de Bilbao, del M. N. y M. L. Señorío de Vizcaya.

Se hizo a la Vela el día veinte y nueve de Marzo próximo pasado, con viento Nordeste bonancible y Mar bella, y navegó hasta el Día treinta al ponerse el sol, en que hallándose en los 45° Latitud Norte y 12° y 29´ de Longitud del Meridiano de Tenerife, se mudó el Viento al “Sueste” muy fresco y mucha Mar, cuyos golpes pasaban por sobre la cubierta muy de continuo, y le obligó a tomar rizos a la gaviás.

Y navegó hasta las Doce de la noche, que por la mucha oscuridad y que iba en aumento la mar y viento, se vio en precisión de aferrar dicha Gaviás y quedar sobre los dos Papayos; y Navegó hasta el Día treinta y uno a las cinco de la Tarde que se le mudó en Viento el “Sudueste” y sosegó la Mar.

Y siguió su viaje hasta el día de ayer, Dos de Abril, que ha visto tierra y reconocido el Cabo de Quejo; y no pudiendo entrar en Bilbao por el viento contrario, arribó a este Puerto a las cinco de la tarde”.

Lo mismo declararon Juan Bautista de Gana, piloto; y Manuel de la Fuente y Juan Antonio de Larrea, marineros de dicha embarcación.

58.- BERGANTÍN: “SAN LUIS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Antonio Pérez Zubero

Arqueo: 50 toneladas

Tripulación: 8 marineros

Origen - Destino: Malpica (Galicia) - Cádiz

Carga: Barras de hierro

El 10 de abril de 1786 comparecía en Santoña ante el escribano Vicente Antonio de Oroumendía, Don Antonio Pérez Zubero, capitán de su bergantín nombrado “**San Luis**”, para hacer la declaración de un asombroso viaje de casi dos meses que le llevó durante ese tiempo de un sitio a otro, tal que habiendo salido

desde Galicia con destino a Cádiz, vino a recalar finalmente en Santoña; y lo hizo de la siguiente manera:

“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de cincuenta Toneladas, en el puerto de Malpica, del Departamento de El Ferrol, bien preparado a estanco de Quilla y costados, carenado y tripulado de ocho hombres, Incluso el declarante, y de todo lo necesario para la buena Navegación, cargado de Fierro con destino para la Ciudad de Cádiz, de cuenta de los Señores Carasa y Santa María, se hizo a la Vela el día Diez y seis de febrero de este año, con viento favorable para ponerse en franquía y seguir su Viaje.

Se le mudó el Viento al “Sudueste” a dos Leguas de Distancia del mismo puerto, y se mantuvo con vientos Variables y a puerto hasta el Diez y ocho, en que no pudiendo continuar por el mal semblante se vio en precisión de arribar al Puerto de El Ferrol, donde se mantuvo sin poder lograr Salida; hasta el Día Veinte y siete de febrero por la mañana en que se hizo a la Vela con Viento Nordeste bonancible y Mar Bella.

Y Navegó hasta las once de la Noche del mismo Día en que, hallándose con el Cabo de Finisterre se le mudó el Viento al “Sudueste” muy “tormentoso” y mucha Mar, cuyos Golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta; y se vio en precisión de tomar Rizos al trinquete y correr en busca del Puerto de Camariñas como más próximo, y lo consiguió, Manteniéndose en él hasta el Día Once de Marzo sin poder lograr salida.

Y dicho día se hizo a la vela a las dos de la Mañana, con viento Nordeste Bonancible y Mar Bella, y Navegó hasta el Día siguiente en que, hallándose a Distancia de cuatro Leguas del mismo Cabo de Finisterre, se le mudó en Viento al Sur, y siendo bonancible y tiempo claro permaneció Voltejeando, hasta el día Trece a las doce de la Noche que apretó el mismo Viento con muchas Aguas y “trubón”, Aguantándose a la Capa hasta el Amanecer, que viendo refrescaba más el viento y se llamaba al “Sueste”, Determinó volver a tomar el mismo Puerto.

Y para ello se vio en precisión de meter a orza, y así lo consi-

guió; con cuyo motivo se le hizo pedazos la Vela Mayor y tuvo que Embargar otra más pequeña; y con este auxilio cogió dicho Puerto a las Nueve de la Mañana del Día Catorce, en el que se mantuvo sin poder Lograr salida hasta el día Veinte y Nueve del mismo mes, en el que se hizo a la Vela con Viento favorable y Mar Bella.

Y prosiguió felizmente su Navegación hasta el Día Dos de Abril en que, hallándose en el Paralelo del Cabo de la Roca, Costa de Portugal, a Distancia de Veinte y cuatro Leguas de Tierra, le Entró el Viento por el Sur muy fuerte, tanto que le hizo arriar toda Vela, y engrosándose la mar llegó a tal Extremo que no esperaba otra cosa que Perecer; y sin embargo de no admitir el Viento vela alguna, Largó el Trinquete rizado, arriando e izando conforme a los Chubascos del Viento, para huir de los Incesantes golpes de Mar que pasaban por sobre su cubierta.

Y el día tres, continuando la misma Tormenta con truenos espantosos y viento, que se le abrían los trancaniles y Baos principales, y que los puntales de sobre Quilla y cubierta descendía una pulgada y media de su postura natural; y siendo la Mar mayor, Determinó arrojar parte que de su carga al Agua; y estorbándoles para hacerlo Dos cables propios del Declarante, como Dueño del Navío, los arrojó primero, y después Cien Barras de Fierro, siguiendo en esto el parecer de su piloto y tripulación, y dos pasajeros de Inteligencia en la Navegación.

Y prosiguiendo la tormenta, el Día siguiente cuatro, con mares Encontradas y continuos Golpes determinó Alijar más con la misma consulta y, en efecto, se sujetaron otras Ciento y Cincuenta Barras más, con cuyo alivio, siguiendo la misma tormenta, Navegó sólo con el trinquete Rizado, en busca de Puerto.

Y el Día Cinco, que se abonanzó, Determinó arribar a Vigo, lo que no pudo conseguir por la mucha cerrazón; y el mismo Día por la tarde se levantó otra tormenta con el mismo viento y otros Variables tormentosos, y continuos Golpes, y corrió sin poder tomar puerto hasta que hallándose el Día nueve a la vista de Santander, intentó arribar en él y no lo pudo conseguir, por lo que Logró Arribar el mismo Día a las Doce de la noche a este de Santoña.

Y por cuanto Ignora si el Barco y su carga a padecido mayor Daño que el que Deja relacionado, en los trancaniles, Baos, principales, puntales y sobre quilla; y que lo arrojado al agua, otro Daño que haya padecido dicho Barco y carga, no ha sido por causa del Declarante ni su tripulación”.

En iguales términos declararon Don Salvador Torrellas, piloto; Don Manuel de Septién, también piloto que iba de pasajero; y Francisco de Cabanillas, marinero de dicha embarcación.

59.- FRAGATA “SAN JOSÉ”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Fermín de Galián

Arqueo: 300 toneladas

Tripulación: 15 marineros

Origen - Destino: Londres - Bilbao

Carga: Fardería

El 5 de mayo de 1786, comparecía en Santoña Don Andrés de Ugalde, capitán de su fragata nombrada “**San José**”, anclada en la canal de la ría, a dar relación de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en estos términos:

“Dijo, que hallándose con dicha su fragata, que es de porte de unas trescientas toneladas, perteneciente a Don Juan Fermín de Galián, del Comercio de San Sebastián, en la Canal de Londres, surta y amolada, bien preparada a estanco de Quilla y costados, tripulada con quince Marineros, Incluso el Declarante, y “pretechada” de todo lo necesario para la Buena Navegación, cargada de fardería con destino para la Villa de Bilbao, Bajó a Dunas el Día Veinte y ocho de Abril de este año, desde donde se hizo a la Vela el mismo Día con Viento favorable.

Y navegó con otros Variables aunque favorables, Mar gruesa y algunos golpes que pasaban por sobre la cubierta, hasta el día de ayer

en que, habiendo avistado tierra por la proa reconoció el Monte de esta Villa y peña que llaman del Fraile; y contemplando no serle posible entrar en la Barra de Bilbao por Calar Quince pies dicha fragata y ser las Aguas muertas, se vio en precisión de hacer Arribada forzada a este Puerto.

Y entró en su Canal la Mañana de este Día, desde donde ha pasado aviso al piloto Mayor de aquella Barra para, que le avise la Disposición en que se halla y día en que podrá hacerse a la Vela”.

Después de la consabida fórmula de la protesta de mar, declararon en iguales términos Ignacio de Alabelaza, piloto; Juan Domingo Zaiabarría, contraestre; y Pedro de Arciniega, carpinteros, todos de la tripulación de dicha fragata.

No acaba aquí la cosa; seis días después comparece el mismo capitán en el mismo sitio, efectuando una nueva protesta de mar en la que alegaba todo lo anterior, pero añadía lo siguiente:

“Que por aviso de dicho piloto mayor de aquella Barra (de Bilbao) le ordenó el Día que podía hacerse a la Vela, y en efecto, le ordenó se presentara en la Abra el viernes Doce del corriente; y habiendo Determinado salir esta tarde con el fin de ponerse en franquía y presentarse el Día de Mañana, previno dos Lanchas Equipadas, con cuyo auxilio y el piloto práctico Pablo de Palacio que le Echaron Abordo, se hizo a la Vela a la “Pleamar”.

Y habiendo llegado al frente del castillo de San Martín, Mandó dicho Piloto Virar de Bordo, e inmediatamente tomó dicha fragata por Delante; y al tiempo de hacer el aparejo de medio sin dar Lugar a maniobrar con el de las proas, tocó dicha Fragata con la Popa, por lo que al punto se echó en una Espina muy prolongada.

Y sin embargo de haber virado para dicha espina con toda la gente de su Tripulación y las de las Lanchas, y echado abajo los masteleros y Vergas del Juanete, no se pudo conseguir el que flotara y quedó en esta manera, hasta que con la próxima Marea se pueda hacer la maniobra contraria para conseguir el fin”.

Lo mismo que días antes, declararon en iguales términos José Ignacio

Aratolaza, piloto; Pedro de Arciniega, carpintero; y Francisco de San Martín, marinero de dicha tripulación.

60.- BARCA “SANTA BÁRBARA Y ÁNIMAS”

Nacionalidad: Española

Patrón: Manuel Gamba

Arqueo: 8 toneladas

Tripulación: 4 marineros y dos pasajeros

Origen – Destino: San Sebastián – Santander

Carga: Cables, áncoras y fardería

El día 24 de abril de 1786, compareció en Santoña ante Vicente Antonio de Oroumendía, escribano de Su Majestad, Manuel Gamba, patrón de su barca nombrada “**Santa Bárbara y Ánimas**”, anclada en la canal de la Villa por arribada forzada, a fin de dar su declaración de lo acaecido en su viaje, y lo hizo de la forma siguiente.

“Dijo, que hallándose con dicha su Barca, que es de porte de ocho toneladas, perteneciente a Don Mateo de Tocornal, vecino de esta Villa, en la Ciudad de San Sebastián, surta y anclada y bien preparada a estanco de quilla y costados, Tripulada de cuatro marineros, Incluso el declarante, y pertrechada de lo necesario para la buena Navegación, cargada de cables, áncoras y fardería con destino para la Ciudad de Santander, se hizo a la Vela el día de ayer veinte y tres del corriente con la marea de la Tarde, afletada de cuenta de Don Antonio Tasteu y otros del comercio de dicha Ciudad.

Y Navegó con Viento favorable hasta la Vista de Guetaria, en donde se Levantó la mar con repetidos Golpes que Incesantemente pasaban por sobre la cubiërta, y siguiendo su Navegación para su tarde con la mayor y trinquete; y hallándose como cosa de dos Leguas de dicho Guetaria reconoció que dicha Barca hacía mucho agua, y le fue preciso Mandar dar a la Bomba; y viendo que no podía rendir el agua intentó, con consulta de los marineros y dos pasajeros que venían a bordo, tirar a varar en la primera playa.

Pero más bien pensando, contemplando el mucho peligro de perder las vidas y la carga y Barco por causa de la mucha oscuridad de la noche, y que el viento era favorable, Determinaron todos seguir su Viaje a fuerza de trabajar a la Bomba y Baldes, y demás necesario, y pudieron conseguir arribar este día a este Puerto y entrar en su canal”.

En iguales términos declararon Felipe de Marañón y José de Revilla, marineros de abordó, y Don Ignacio Plauden, natural de la ciudad de San Sebastián, pasajero de la misma embarcación.

61.- BERGANTÍN “LA ESPERANZA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan José de Ajeo

Arqueo: 50 toneladas

Tripulación: 7 hombres

Origen - Destino: Nantes (Francia)-Bilbao

Carga: Azúcar, cacao, quincallería y otros efectos

El 19 de octubre de 1786, compareció en la escribanía de la Villa de Santoña, Don Juan José de Ajeo, capitán del bergantín nombrado “**La Esperanza**”, anclada en la canal del puerto por arribada forzosa, a fin de dar la declaración de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en estos términos:

“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de cincuenta Toneladas, perteneciente al Declarante y otros interesados en la canal de la ciudad de Nantes, surto y anclado a estanco de quilla y costados, tripulado con siete Hombres, incluso el Declarante, bien preparado y pertrechado de todo lo Necesario para la buena Navegación, cargado de Azúcar, cacao, quincallería y otros efectos, con destino para la Villa de Bilbao, se hizo a la Vela el día quince del corriente con viento “Leste” bonancible.

Y navegó hasta los 45° y 35´ Latitud Norte, y 12° de Longitud, según el Meridiano de Tenerife, en donde se mudó el viento al

“Lesueste” muy fresco y mucha Mar, cuyos golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta, que le obligó a tomar rizos; y Navegó con el mismo viento y otros Variables tormentosos hasta la mañana de este día en que, hallándose a la Vista de este Puerto y que el Viento “Sueste” iba refrescando mucho más y mal semblante, que no podía coger la Barra de Bilbao, se vio en precisión de arribar a este Puerto a cosa de mediodía”.

En iguales términos declararon el piloto Domingo de Arteta; y Manuel de la Puente y Antonio de Larrazábal, marineros de a bordo de dicho barco.

AÑO 1787

62.- FRAGATA “LA HUMILDAD”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José de la Sota Arce

Arqueo: 300 toneladas

Tripulación: 23 marineros y 30 pasajeros

Origen – Destino: Santander – Veracruz

Carga: Hierro, fardería, cajones y otros efectos

El 11 de marzo de 1787, comparecía en Santoña Don José de la Sota y Arce, capitán y maestre de la fragata nombrada “**La Humildad**”, anclada en la canal de la Villa, el cual declaró lo que sigue:

“Que hallándose con dicha su Fragata, que es de porte de trescientas toneladas, perteneciente al declarante y a Don Pedro Antonio de la Sota, su Hermano, en la Canal de la Ciudad de Santander, surta y anclada a estanco de Quilla y costado, tripulada con veinte y tres Marineros, incluso el declarante, y treinta pasajeros, incluso Niños y Muchachos:

Bien preparada y pertrechada de todo lo Necesario para la buena Navegación, cargada de fierro, fardería, cajones y otros efec-

tos, aflightada de cuenta de diferentes particulares, con destino para el Puerto de Veracruz, en las Américas de España, con Registro de la Aduana de dicha Ciudad y Real Permiso su Viaje, se hizo a la Vela el día veinte y uno de Febrero, próximo pasado, con viento favorable y Mar Bella, asistido de las Lanchas Necesarias y Pilotos Prácticos.

Y habiendo Logrado su salida con felicidad, Navegó con vientos favorables aunque variables, hasta el día veinte y cinco en que, hallándose sobre los 41° de Latitud y 3° y 53´ de Longitud “Leste”, según el Meridiano de Tenerife, le sobrevino una fuerte tempestad y borrascas, con viento por el “Gieste” y “Oesudoeste” con mucha Mar, cuyos golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta.

Y Navegó hasta el día tres del corriente sin bonanza alguna, con vientos Variables contrarios y tormentosos, corriendo a palo seco cinco, seis y siete millas por hora; y hallándose sobre los 42° y 18´ Latitud Norte y 4° y 18´ Longitud, y viendo que cada hora se aumentaba más la tormenta sin poder hacer Navegación ni Arbitrio para buscar puerto ni socorro, determinó hacer Consejo:

Convocó a los oficiales, y consultado y reflexionado sobre el asunto y peligro en que se hallaban, se resolvió uniformemente correr en popa según lo permitiese el tiempo en busca de Puerto, respecto a que la cerrazón no les permitía observar; en cuyo tiempo se hizo Pedazos el Trinquete y trinetilla con la fuerza de la Mar y Viento que le afligía.

Y habiendo Navegado sin bonanza alguna, ni poder conseguir hacer Arribada, reconoció el día ocho los furrieles, sin que tampoco pudiese conseguir coger Puerto; y el día nueve, hallándose a la Vista de la Peña del Fraile le salió una Lancha de este Puerto tripulada, y con su auxilio llegó al fondeadero del Fraile, donde se ancló y Mantuvo hasta este día, en que viendo que el tiempo no iba en bonanza y que el día antes le faltó la Ancla Segunda, se vio en precisión de Arribar Forzadamente a este Puerto para evitar los peligros en que se veía, todo con consulta de sus oficiales”.

Después de hacer la protesta oportuna contra la mar y sus elementos, pasaron a declarar en los mismos términos que el capitán de la fragata, Don Pedro Herrero,

primer piloto; Don Miguel de la Villa, su segundo piloto; Don Antonio García, contramaestre; y Alonso de Gamba, guardián.

63.- PATACHE “NUESTRA SEÑORA DEL MONTE CARMELO”

Nacionalidad: Española

Maestre: Don José Antonio de Cucullu

Arqueo: 50 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: San Martín de la Arena – Cádiz

Carga: Trigo

El 25 de marzo de 1787, comparecía en Santoña ante el escribano de Su Majestad público del Número y Ayuntamiento de la Villa, Don José Antonio de Cucullu, vecino de la Villa de Plencia, en el Muy Noble y Siempre Leal Señorío de Vizcaya, para hacer su declaración y protesta de lo sucedido en su último como maestre del patache nombrado “**Nuestra Señora del Monte Carmelo**”, que estaba anclado en la canal de esta Villa, y lo hizo en los términos siguientes:

“Dijo, que hallándose con dicho su navío, que es de porte de cincuenta toneladas, perteneciente a sí mismo, en el Puerto de San Martín de la Arena, bien pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, surto, carenado y bien acondicionado a estanco de quilla y costado, Tripulado con seis marineros, incluso el declarante, cargado de trigo con destino para la Ciudad de Cádiz, afletado de cuenta de los Señores Guerra y Sobrino, del Comercio de dicha Ciudad, se hizo a la Vela el día diez y nueve del corriente con vientos favorables.

Y navegó hasta el día veinte y dos con vientos variables en que, hallándose a la vista del puerto de Ribadesella le sobrevino una fuerte tormenta con viento por el “Norueste” y mucha Mar, cuyos golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta, y se mantuvo a la capa con la mayor Rizada hasta el día de ayer a las seis de la mañana, en que:

Viendo que la mar iba a más, “tormentuosa” y el Viento refres-

caba con más fuerza, de modo que perdió la mayor, y que se hallaba a la Vista de la Peña del Fraile de este Puerto, determinó Anclarse en el fondeadero de dicho Fraile, donde se mantuvo hasta la marea de la Tarde en que le salieron dos Lanchas equipadas, y con su auxilio arribó a este Puerto donde se halla anclado en su Canal”.

En iguales términos declararon José y Simón de Ybarra Zabala y José de Aldecoa, marineros de dicho patache.

64.- BERGANTÍN “SAN ALEJO Y ÁNIMAS”

Nacionalidad: Española

Maestre: Don Andrés de Cortina

Arqueo: 80 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Deva (Guipúzcoa) – Sevilla y Cádiz

Carga: Fusiles y otras armas

El día 26 de marzo de 1787, comparecía en Santoña ante Vicente Antonio de Oroumendía, escribano de Su Majestad, Don Andrés de Cortina, maestre del bergantín nombrado “**San Alejo y Ánimas**”, anclado en la canal de la Villa por arribada forzosa, para dar su declaración y protesta de lo que le había sucedido en su último viaje, para lo cual, bajo del juramento que hizo en debida forma dijo:

“Que hallándose con dicho su Bergantín, que es de porte de ochenta toneladas, perteneciente a sí mismo, en el Puerto de Deva, de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa, bien pertrechado, carenado y surto de Quilla y Costados, y de todo lo Necesario para la buena Navegación, tripulado con siete Hombres, incluso el Declarante, cargado de fusilería y otras Armas y efectos de Cuenta de la Real Hacienda y otros particulares, con destino para las Ciudades de Sevilla y Cádiz, se hizo a la Vela al día diez y nueve del corriente con la Marea de la tarde del día veinte y dos, con alguna variación de viento.

Y hallándose este día a la Vista de las Tinas le sobrevino una

fuerte Borrasca, con viento por el “Oueste” y Mucha Mar, cuyos golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta, que le obligó a ponerse en papayos, Rizada la mayor, y se mantuvo sin bonanza alguna.

Y el día veinte y tres, continuando la borrasca y hallándose a Distancia de Veinte y cuatro Leguas, poco más o menos, Norte Sur con dichas Tinas, Descubrió el Navío mucho agua, en tal manera que se vio en precisión de trabajar con las bombas de media a media hora, y consiguientemente correr en vista de Puerto según le permitía el temporal; hasta que habiendo reconocido el día de ayer la peña del Fraile, se dirigió a su fondeadero y de él arribar forzosamente a este puerto y su canal, donde se halla anclado”.

Después de la fórmula de la protesta de mar, declararon en los mismos términos, Don Antonio Sagasti, Juan Bautista de Arregúnaga y Antonio de Sarría, el primero piloto de dicho patache y los otros marineros del mismo.

65.- PATACHE “NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA”

Nacionalidad: Española

Maestre: Don Martín de Arana

Arqueo: 45 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Bayona de Francia – Santoña

Carga: Maíz, tablas y alquitrán

El 16 de abril de 1787, comparecía en Santoña ante Vicente Antonio de Oroumendía, Don Martín de Arana, vecino de la Villa de Plencia, maestre del patache nombrado “**Nuestra Señora de Begoña**”, anclado en la canal del puerto, a fin de dar su declaración de lo ocurrido en su último viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

“Dijo, que hallándose con dicho su Patache, que es de porte de cuarenta y cinco toneladas, perteneciente a sí mismo, en el Puerto de la Ciudad de Bayona, bien carenado, surto a estanco de Quilla y

Costados, y pertrechado de todo lo necesario para la Buena Navegación, tripulado con seis marineros, incluso el declarante, cargado de maíz, tablas y alquitrán, de cuenta de Don Francisco Blanco, vecino de Colindres, con destino para esta Villa.

A su orden se hizo a la Vela el día dos del corriente con la marea de la tarde y con viento favorable, y navegó hasta Distancia de Legua y media, poco más o menos, de aquella Barra, en que se le mudó el viento al “Guesnorueste” muy fresco y mucha Mar, cuyos golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta.

Y como se hallaba entre puntas, próximo a la Costa, y que iba a anochecer, procuró para “safarse” tirarse a la Mar fuera corriendo con fuerza de las velas rizadas, como lo consiguió, y separó de la costa, y navegó toda la noche con la misma tormenta, viento y maniobras, hasta las ocho de la mañana siguiente, en que abonanzó el mismo viento y mar, y se mantuvo ganando lo que podía y le permitía el tiempo, hasta las cuatro de la Tarde en que mudó el viento al Nordeste bonancible.

Y navegó con otros variables hasta las cinco y media de la tarde del día de ayer, que llegó al fondeadero del Fraile de este Puerto, donde de ancló y mantuvo hasta las cinco de la mañana de este día, en que se levó y arribó y llegó a este Puerto y su Canal, donde se halla anclado”.

En iguales términos declararon Manuel Rodríguez, Tomás de Arana y Tomás de Sertucha, marineros de dicha embarcación.

66.- NAVÍO “EL MAYOR DEL ORIÁN”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Bernardo Rector

Arqueo: 47 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Burdeos – Limpias

Carga: Maíz

El 24 de mayo de 1787, compareció ante el Señor Don José de Pumarejo, Vicecónsul de la Nación Francesa, Bernardo Recttor, capitán del barco nombrado **“El Mayor del Orián”**, anclado en la canal del puerto, a fin da dar su declaración por medio de Juan Bautista de Rebelen, intérprete del idioma francés, y lo hizo en los siguientes términos:

“Declaró, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de cuarenta y siete toneladas en el Puerto de la Ciudad de Burdeos, del Reino de Francia, bien carenado, surto a estanco de Quilla y Costados, y pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación:

Tripulado con cinco hombres, incluso el Declarante, cargado de Maíz con destino para Limpias, a la orden de Don Josef de Lombera, se hizo a la Vela el día Cinco con Viento Favorable, y Navegó hasta el seis en que se le mudó el viento al viento al “Sudueste tormentuoso” y mucha Mar, cuyos Golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta, que le obligó tomar cuatro Andanas de Rizos a las velas, en cuyo motivo reconoció que el Barco hacía mucha agua, de modo que con las Bombas se Experimentó que de media en media hora hacía ocho pulgadas.

Y como no podía tomar Puerto, se refugió a la gran Rada de La Rochela o sitio que llaman Ylde, donde se mantuvo hasta el día quince en que, habiéndose sosegado la tormenta y minorado el agua que hacía el Barco, volvió a seguir su Viaje.

Y el día diez y siete se le mudó el viento por el Nordeste fresco; y el diez y ocho se le mudó al “Norueste” muy tormentoso y Mar Grande, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la Cubierta, de manera que en esta hacían mansión el agua, tanto que a la gente le llegaba a las rodillas.

Y se mantuvo sin cesar de dar a la bomba, ganando lo que podía, hasta el día veinte y uno en que ha visto tierra, y reconoció el Cabo de Machichaco y se sosegó la tormenta; y con viento variables pudo llegar al fondeadero del Fraile el día de ayer, donde le salió una Lancha equipada, recibió su Piloto y con él entró en la Canal de este Puerto donde se halla, a cosa de las siete de la tarde”.

A continuación el Vicecónsul llamo y recibió juramento a Guillermo Chero y Juan la Talía, marineros de dicha tripulación, quienes declararon en iguales términos que el capitán de dicho barco.

67.- PAQUEBOTE “NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Andrés de Ugalde

Arqueo: 50 toneladas

Tripulación: 7 marineros

Origen – Destino: Deva (Guipúzcoa) – Barcelona

Carga: Fusiles y otras armas

El 20 de octubre de 1787, comparecía en Santoña Don Andrés de Ugalde, capitán del paquebote nombrado “**Nuestra Señora de Begoña**”, anclado en la canal del puerto, para hacer declaración de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en estos términos:

“Dijo, que hallándose con dicho su Pacabot, que es de porte de cincuenta Toneladas, perteneciente a Don Pablo Gómez, del comercio de Bilbao, en el Puerto de Deva, de la Provincia de Guipúzcoa, bien carenado, surto a estanco de Quilla y costados, pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulado con Siete Hombres, Incluso el declarante:

Cargado de fusilería y otras Armas para conducir a la Ciudad de Barcelona, a la Disposición del Comandante General de Su Majestad en aquella Plaza, aflightado por Don Josef de Santa María, del Comercio de la Ciudad de Vitoria, se hizo a la Vela el día Primero de Septiembre.

Y Navegó con viento fresco favorable hasta el Cabo de Peñas, donde habiendo acaecido al declarante y uno de los Marineros una Grave Indisposición, le fue preciso arribar a la Villa de Bilbao, donde hizo su Protesta; y después de haberse sanado y convaltecido, tomó otro Marinero en lugar del que quedaba enfermo, y se hizo a la Vela el día veinte y nueve del mismo mes de Septiembre.

Y navegó hasta el día treinta por la mañana en que, hallándose a la vista de Santander, le sobrevino una fuerte tormenta, con viento por el “Güeste” y mucha Mar, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la cubierta, viéndose en precisión de aferrar las Velas y correr sólo con el Trinquete y la Gavia Rizada en busca de Puerto.

Y hallándose la tarde del día de ayer en las cercanías del fondeadero del Fraile, le salió una Lancha y con su Auxilio y Piloto Práctico que recibió a su Bordo, logró arribar y anclarse la misma tarde en la canal de este Puerto”.

Después de la fórmula de protesta, comparecieron y declararon bajo de juramento y en los mismos términos, Agustín de Martínez, piloto; Antonio de Castro y Manuel Francos, marineros de dicha tripulación.

68.- BERGANTÍN “SAN ANTONIO Y ÁNIMAS”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don José de Ibarra Arrarte

Arqueo: 50 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Bilbao – Carril (La Coruña)

Carga: Hierro

El 4 de noviembre de 1787, compareció en la Villa de Santoña Don José de Ybarra Arrarte, vecino de la Villa de Plencia y capitán del bergantín nombrado “**San Antonio y Ánimas**”, anclado en la canal del puerto, con el fin de declarar sobre lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en los términos siguientes:

“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de cuarenta toneladas, en la Ría de Bilbao, bien carenado, surto a estanco de Quilla y Costados, pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulado con seis Hombres, incluso el Declarante, se hizo a la Vela el día veinte y ocho de octubre próximo pasado cargado de fierro con destino para Carril.

Y navegó hasta el día treinta y uno en que, hallándose sobre el

Cabo de Peñas le sobrevino una fuerte Borrasca con viento “Guesnorueste” y mucha Mar, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la cubierta, que le obligó a correr sólo con el trinquete rizado y a tiempos o algunas veces a palo seco en busca de Puerto, lo que no pudo conseguir hasta que el día de ayer avistó la peña del Fraile; y como seguía el temporal, determinó arribar a este Puerto, como lo hizo el mismo día.”

En iguales términos que el capitán declararon Santiago de Zalbidea y Juan de Harana, marineros de dicha tripulación.

69.- PAQUEBOTE “NUESTRA SEÑORA DEL CAMINO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Clemente de Zoazo

Arqueo: 130 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: La Habana – Santander

Carga: Azúcar y campeche

El 5 de noviembre de 1787, comparecía en Santoña Don Clemente de Zoazo, vecino del lugar de Santurce, en las Nobles Encartaciones del Señorío de Vizcaya, capitán del paquebote “**Nuestra Señora del Camino**”, anclado en la canal del puerto, con el fin de hacer declaración de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de ciento y treinta toneladas, en el Puerto de La Habana, bien carenado, surto y anclado a estanco de quilla y costados, tripulado con doce Hombres, Incluso el declarante (pues aunque en el Rol constan trece, quedó en tierra desertado el carpintero):

Bien pertrechado de todo lo necesario para la buena navegación, reforzado y aprobado por los Maestres galafates y carpinteros de aquellos Arsenales, cargado de Azúcar y Campeche con distinto a hacer el manifiesto en la Ciudad de Santander, de regreso donde hizo

su registro al emprender su viaje, se hizo a la Vela el día catorce de Agosto de este año con tiempo bonancible, siguiendo su derrota en demanda del Canal de Bahama.

Y el día diez y siete por la Noche le acometió una fuerte borrasca con viento duro por el "Leste" y mucha Mar, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la cubierta; y en la misma Noche trabajó mucho el Barco, sin embargo de que iba Aguantando a la capa sólo con el trinquete, hasta el día diez y ocho en que, habiendo salido de dicha Canal, Navegó hasta la Distancia de doscientas Leguas, poco más o menos, según la observación, Reinando los vientos frescos por el tercer cuadrante, con bastante Mar.

A cuyo tiempo empezó a descubrir Agua el Barco, aunque no cosa mayor, por lo que pidió conserva a un bergantín catalán que había desembocado en su compañía, hasta el puerto más inmediato de las Islas Terceras o la costa de España, lo que le concedió.

Y el día dos de septiembre, Navegando los dos Unidos les mudó el viento por el SO. con mucha Mar, cuyos Golpes pasaban Incesantemente por sobre la cubierta, de cuya resulta se aumentó el agua en todo, manera que hacía Diez pulgadas por hora sin cesar de dar a la Bomba por horas y por medias.

Y navegó de este modo hasta el día Once, con viento por el "Güeste" y mucha Mar, aumentando el agua; y el día quince entró con viento fresco por el SO. y mucha Mar; y continuó hasta el Diez y siete, y el Agua en aumento; el día veinte se puso a la capa con el viento por el SE. y mucha Mar; y el día veinte y uno amaneció Dispersado del Bergantín Compañero, sin poder avistarle, y se Aguantó hasta el día veinte y dos.

Y navegó con viento variables hasta el día siete de octubre en que, habiendo reconocido la Isla de Folores (Isla de las Flores), le protestaron los oficiales y demás Individuos respecto a que de seguir la derrota exponían sus Vidas e Intereses y el Buque, por lo que se vio en precisión de arribar al Puerto más Inmediato de la Isla del Fayal, en las Islas Terceras (Azores) de Portugal.

El día diez se amaró con cuatro cables prolongados de chicote a chicote, e Inmediatamente se valió del Cónsul a fin de que se reco-

nociese el Barco por la Popa, “proba” y Cintas, como en efecto se ejecutó por los galafates y Maestres, tumbando el Barco; y como el Agua no era por arriba, aunque en el Branque de “Proba” se cogió alguna cosa, lo demás era por la quilla.

Cuyo paraje no era proporcionado para Descargar ni dar al Barco de Quilla, por ser costa perdida, que han sido pocos los Barcos que se han dejado de Perder, determinó antes que le cogiese un temporal, y con consentimiento de los oficiales, seguir su Derrota tomando tres Hombres más de la dicha Isla para ayudar a la bomba y navegar hasta coger puerto oportuno.

Y, en efecto, se hizo a la Vela el Día Diez y nueve con viento favorable; y el veinte y cuatro se le mudó al SO. muy fresco y mucha Mar, cuyos golpes pasaban por sobre la cubierta; y el día veinte y ocho observó se aumentó el Agua, de modo que de cuarto a cuarto de hora se le daba a la Bomba con mucha fuerza, hasta quedar rendida la gente que trabajaba en ella.

Y navegó hasta la noche del día primero de Noviembre que, hallándose sobre Ribadesella esperando el día para entrar en Santander, se mantuvo a la capa con viento por el “Güeste”; y el día dos por la tarde, estando a la Vista de Santander le sobrevino un huracán del E.NO. que le obligó a aferrar el trinquete y capear con la mayor, por no poder darle la popa al Viento a causa de no dar en tierra.

Y se mantuvo todas la noche sin dejar la Bomba de la mano, y el día tres, hallándose a Sotavento de Santander y el tiempo contrario, con consulta de los oficiales arribó a este Puerto, pues de haber aguantado fuera exponía las vidas y enseres; y en efecto, arribó la mañana de este día”

Después de la consabida fórmula de protesta, comparecieron Don Juan de Zoazaga, piloto; Don Dámaso de Cabo, pilotín; y Don Juan de San Fuentes, contramaestre de dicha tripulación, quienes declararon en los mismos términos que su capitán.

70.- PAQUEBOTE “SAN ANTONIO Y ÁNIMAS”**Nacionalidad: Española****Capitán: José de Arrarte****Arqueo: 24 toneladas****Tripulación: 6 marineros****Origen – Destino: Santoña – Santander****Carga: 216 cajas de azúcar**

El paquebote “**San Antonio y Ánimas**” fue contratado por el capitán del paquebote “**Nuestra Señora del Camino**”, objeto de la protesta anterior para llevar a Santander cierta cantidad de cajas de azúcar de las que había traído desde La Habana, pero a su vez este también tuvo que volver a Santoña, como veremos a continuación.

El 19 de noviembre de 1787, compareció en Santoña Don José de Arrarte, patrón del paquebote nombrado “**San Antonio y Ánimas**”, que se hallaba anclado en el puerto, el cual manifestó lo que sigue:

*“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de veinte y cuatro toneladas, en la Canal de esta Ría, bien carenado, surto y anclado a estanco de quilla y costados, tripulado con seis Hombres, incluso el declarante, bien pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, cargado con doscientas y diez cajas de azúcar que se trasbordaron a su Navío desde el Pacabot nombrado “**Nuestra Señora del Camino**”, con destino para la Ciudad de Santander, a la orden de Don Josef Antonio del Ataro, se hizo a la Vela el día Diez y siete con viento favorable.*

Y navegó hasta las tres de la tarde del mismo día en que, hallándose sobre el Cabo de Quejo le acometió una fuerte tormenta con viento por el “Nuoroeste”, con mucha Mar, cuyos golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta; y uno de ellos le hizo romper las trincas del Bote, con cuyo motivo saltaron dos pedazos de la Escotilla, a cuyo tiempo reconoció que el Barco hacía Agua, y se vio en preci-

sión de ponerse a la Capa y navegan con sólo el trinquete, manteniéndose sin poder tomar puerto.

Hasta que la mañana del día de ayer llegó al fondeadero del Fraile y se fondeó en él, por no poder Entrar a causa del Viento Contrario, donde reconoció iba en aumento el Agua, y se mantuvo trabajando a la Bomba, hasta que la mañana de este Día, habiendo Abonzado arribó y se ancló en la Canal.

Y viendo que no minoraba el agua, determinó varar, como lo hizo, en paraje proporcionado para reconocer y ver donde podía tomar dicha Agua, como, en efecto, halló suelta una costilla; y habiendo clavado otras con toda perfección volvió a ponerse a flote, y quedó el Barco a estanco, sin haber observado hacer cosa alguna de Agua, ni aún siquiera un Balde”.

En iguales términos declararon Juan de Urizar, Juan Bautista de Astinza y Juan de Amusatogui, marineros de dicho paquebote.

71.- BARCA “JESÚS NAZARENO”

Nacionalidad: Española

Patrón: Don Bernardo Serrano

Arqueo: 15 toneladas

Tripulación: 4 marineros

Origen – Destino: Santoña – Bilbao

Carga: Cueros y barricas de chacolí

El 16 de diciembre de 1787, compareció en Santoña Don Bernardo Serrano, Patrón del barco nombrado “**Jesús Nazareno**”, a fin de dar su declaración de lo sucedido en el último viaje de su embarcación, y lo hizo de la manera siguiente:

“Dijo, que hallándose con dicha su Barca, que es de porte de quince toneladas, en el surgidero de Carracana, Próximo a los Muelles de esta Villa, cargado de cueros de cuenta de Don Domingo de Ugalde, vecino de esta Villa, para entregar a Don Ignacio de Nenin,

vecino y del comercio de la Villa de Bilbao, y algunas Barricas de Chacolí de cuenta de Don Francisco de Picaza y Doña Juana del Hoyo, en dicho Bilbao:

Bien carenado, surto y anclado a estanco de Quilla y Costados, tripulado con Cuatro Hombres, Incluso el Declarante, y bien pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, se hizo a la Vela el día de ayer, quince del corriente, con viento favorable y Mar Bella.

Y luego que llegó a la Vista de la Barra, observó que esta corría Bastante y que se mudó el Viento, y puesto el horizonte de mal semblante, con cuyo motivo volvió de Arribada; y al tiempo de Dirigirse al fondeadero sintió que tocó alguna cosa el Barco, o las Peñas, y habiendo reconocido a breve rato que hacía algo de Agua, procuró tomar esta, como lo hizo, y se halla lo mismo que antes en “suto”.

Y por cuanto ignora si la carga ha recibido algún Daño, y en el caso que la haya no ha ido por culpa del declarante ni su tripulación, por haber trabajado según corresponde, sin omitir Diligencia alguna en la Maniobra”.

Lo mismo declararon los marineros José de Castro y Luis de Guía.

72.- FRAGATA “EL MUCHACHO CORNELIO”

Nacionalidad: Holandesa

Capitán: Juan Dudes

Arqueo: 200 toneladas

Tripulación: 15 marineros

Origen – Destino: Ribadeo – Santander

Carga: En lastre

El 27 de diciembre de 1787, compareció en Santoña Juan Dudes, de nación holandés, capitán de la fragata “**El Muchacho Cornelio**”, para hacer la declaración de lo sucedido en su último viaje, por medio de Don Manuel del Río, intérprete del idioma holandés, y lo hizo en los términos siguientes:

“Dijo, que hallándose con dicha su fragata, que es de porte de doscientas Toneladas, en el Puerto de Ribadeo, bien carenada, surta a estanco de quilla y costados, pertrechada de todo lo necesario para la buena Navegación:

Tripulada con quince Hombres, incluso el declarante, se hizo a la Vela el día veinte y uno del corriente, en lastre por haber descargado allí la sal que condujo dicha fragata desde Cádiz, cuya salida hizo con destino para Santander a las cinco de la mañana, con viento “Sudueste” duro y muchas Aguas.

Y a las cuatro de la tarde de dicho Día avistó el monte de Luarca, que llamaba al “Sueste”; y a distancia de Dos Leguas se llamó el viento al “Lesnordeste” con mucha Mar, cuyos golpes pasaban incesantemente por sobre la Cubierta y trabajaba mucho la fragata con la fuerza de la Mar.

Y aunque procuró coger a Santander no lo pudo conseguir, y se mantuvo hasta el día veinte y tres, en que le dio el viento al “Susudueste”, sin poder tomar tierra ni hacer Navegación; en cuyo tiempo se rompió o rajó la Mayor, y se mantuvo capeando con el mismo Viento y otros Variables, hasta el día veinte y cuatro, en que se le rompió y maltrató la Gavia, trinquetilla y el trinquete.

Y el día veinte y cinco, continuando siempre la tormenta y tiempos variables en Latitud de 44° y 21', se mudó el día veinte y seis al viento al Nordeste muy fuerte y con mucha cerrazón; y a las doce del día, sobre una clara, se avistó el monte de Santander, que demoraba dos leguas, poco más o menos.

Y viendo que no salía Piloto y el tiempo contrario, le precisó el ponerse a la Capa con la “Proba” al Nor Nordeste, que le obligó a desatracarse de tierra; y a las tres de la tarde, hallándose en las cercanías de este Puerto, entre puntas, y empeñado que la Mar y Viento seguían en tormenta y la noche se acercaba, Disparó tres Cañonazos pidiendo socorro de alguna Lancha.

Y como no le salió y el semblante estaba muy malo, y se contemplaba en Peligro por lo mucho que había trabajado la Fragata, se vio en precisión de Embestir la Barra y consiguió su Entrada con felicidad; y como la noche oscureció extremadamente, que el viento y

corriente le llevaban a la parte del Sur, procuró “safarse” pero no lo pudo conseguir.

Y habiendo observado que dicha Fragata tocó con la “Proba” en la arena de la Parte del Sur o paraje que llaman del Sable, disparó primeramente un cañonazo pidiendo igual socorro de lancha, y en efecto, tanto por el cañonazo como por las Luces que puso el declarante, le salió una Lancha al socorro:

Y con ella, su gente y la de su tripulación echaron tres Anclas al agua por la Popa, Espiaron y se hicieron las demás diligencias necesarias para flotar la fragata y no se pudo conseguir por entonces, ya por la oscuridad de la noche como por el peso del Lastre y Aguada, dejándola asegurada con las tres anclas.

Y la mañana de este Día se hizo Igual Diligencia y maniobra, y sin Embargo de haber roto un cable no se pudo conseguir poner en flote dicha Fragata, por lo que Determinó, con consulta de su Tripulación y Marineros de tierra, sacar el Lastre y la Aguada, con cuyo motivo y maniobra se ha conseguido sacarla y poner en flote en la Canal donde se halla con la Marea de esta Noche.

Y por cuanto ha observado que dicha Fragata hace Doce pulgadas de Agua por horas, e ignora el Daño que pueda tener, y que cuando le tenga no ha sido por culpa del declarante ni su tripulación, por haber trabajado con la fatiga necesaria, así en el gobierno como en la maniobra, sino de resulta de los Lances que deja referidos”.

De igual manera declararon Gustavo Louttenir, piloto; Juan Siel, contramaestre, y Enrique Bequentan, marinero, todos de la tripulación de dicha fragata.

AÑO 1788

73.- BERGANTÍN “NUESTRA SEÑORA DE LA CONCEPCIÓN”**Nacionalidad: Española****Capitán: Pedro de Nesperuza****Arqueo: 90 toneladas****Tripulación: 8 marineros****Origen – Destino: Londres – Bilbao****Carga: Farderías**

El 3 de enero de 1788, comparecía en Santoña Don Pedro de Nesperuza, capitán del bergantín nombrado **“Nuestra Señora de la Concepción”**, anclado en la canal del puerto, a fin de dar la declaración de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de Noventa toneladas, bien carenado, surto a estanco de quilla y costados en el Puerto de Londres, tripulado con ocho Hombres, Incluso el declarante, pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, cargado de Farderías con destino para la Villa de Bilbao, se hizo a la Vela el día cuatro de Diciembre próximo pasado; y bajó a Dunas en donde fondeó el día ocho por el mucho temporal y vientos contrarios, y se mantuvo hasta el día diez sin poder echar al práctico en tierra

Y el mismo Día, viéndose en el Peligro en que le amenazaba el mal temporal, cerrazón y Aguaceros, para evitar dicho Peligro y asegurarse, se vio en precisión de pasar al Puerto de Resmegatt, donde se mantuvo hasta el día veinte y uno, que se hizo a la Vela con la marea de la mañana y viento en el primer cuadrante, aunque la Mar grande y cerrazón.

Y navegó hasta las cuatro de la tarde del mismo Día, que llamó el viento a Segundo cuadrante, muy fresco, cerrazón, lluvias y Mar grande, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la cubierta,

de manera que a las seis de la misma tarde le obligó aferrar los Juanetes y las velas menudas, y tomar un "Ris" a la Gavia; y a las diez de la noche le tomó el segundo Rizo, porque iba en aumento la tormenta y trabajaba mucho el Barco.

Y el día siguiente veinte y dos, a las tres horas de su mañana, hallándose en la Latitud de 50° y 6´ y (?)° y 30´ de Longitud, le sobrevino otra mayor tormenta, que le obligó a aferrar las gavias y la mayor y correr con el triangular, gobernando por el cuarto cuadrante, con mucho Viento y Mar, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la cubierta.

Y el día veinte y tres, hallándose en los 49° y 13´ de Latitud: y 3° y 57´ de Longitud, a las ocho de la mañana apretó más el Viento y Mar, con continua oposición, trabajando mucho el Barco, de manera que no pudiendo regir la vela se vio en precisión de ponerse a la Capa, tomando un "Ris" a la mayor y aferrando el trinquete; y en este tiempo un golpe de Mar le llevó el Montante y dejó el Barco Raso; en dicha Capa se mantuvo doce horas, continuando la Mar gruesa, continuos golpes y el agua sobre la cubierta.

El día veinte y cuatro, hallándose en los 48° y 38´ de Latitud: y 13° y 28´ de Longitud, se llamó en Viento al Primer cuadrante, con mucha Mar y Viento, y se consiguió sacar el Barco de Capa y poner con el trinquete en Calzones, para Correr sin poder regir más velas.

El día veinte y cinco, hallándose en los 46° y 16´ de Latitud: y 2ª y 44´ minutos de Longitud, abonanzando el Viento alguna cosa, aunque continuaba la Mar Grande largó las gavias sobre todos los rizos, continuó gobernando por el segundo cuadrante forzando Vela cuanto podía.

El día veinte y seis continuó con dicho Aparejo, y a las ocho horas de su mañana se dio vista a la tierra, pero no se pudo reconocer por la mucha oscuridad, Mar Grande y el Viento por el segundo cuadrante, que le obligó a aferrar las Gavias y mantenerse con los Papayos, corriendo por la costa a reconocer la tierra, lo que no pudo conseguir por la mucha Mar y oscuridad, y le precisó gobernar con dicho aparejo por el primer cuadrante.

Y el día veinte y siete Abonanzó el tiempo, aunque continuaba

la Mar Brava, llamándose los vientos al segundo cuadrante, y nos mantuvimos hasta que vino el viento al cuarto cuadrante en la Latitud de 44° y 3' y 28' de Longitud.

Y continuó gobernando por el segundo cuadrante desde el día veinte y ocho de dicho mes de Diciembre, hasta el día primero del corriente que Navegó por las demarcaciones de la tierra con viento recio por el segundo cuadrante, sin poder coger Puerto.

Y el día de ayer, viendo que no podía coger la Barra de Portugaleta, se vio en precisión de Arribar forzosamente a este Puerto, habiendo tomado su Piloto de mar con mucho Viento y Mar.

Y por cuanto Ignora si la carga ha recibido algún daño, por cuanto no han abierto las Escotillas, y cuando le tenga no ha sido por culpa del declarante ni su tripulación: por haber trabajado con la faena necesaria, así en la maniobra como en las Bombas.

En esta atención Protesta contra el Mar y sus accidentes no le pare perjuicio cualquiera daño o avería que pueda resultar, así en la Carga como al Barco, y lo mismo la arribada a este Puerto, por haber sido forzada y no haber podido embestir la Barra de Portugaleta sin notorio peligro”.

En iguales términos declararon Francisco del Corral, piloto; Antonio de Arrigunaga y Juan Francisco de San Martín, marineros, todos miembros de la tripulación de dicha fragata.

74.- SAETÍA “EL SANTO CRISTO DEL CALVARIO”

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Félix Grao Compte

Arqueo: 180 toneladas

Tripulación: 19 marineros

Origen – Destino: Barcelona – La Coruña y El Ferrol

Carga: Aguardiente, efectos para la Real Hacienda y licores

El 29 de febrero de 1788, se presentó en Santoña Don Félix Grao Compte, capitán de la saetía “El Santo Cristo del Calvario”, de su propiedad y de otros

más, a fin de dar su protesta de lo sucedido en su viaje, y lo hizo de la siguiente manera:

“Que hallándose con dicho su navío, que es de porte de ciento ochenta toneladas, bien carenado, surto a estanco de quilla y costados, en el Puerto de la Ciudad de Barcelona, tripulado con Diez y nueve Hombres, incluso el Declarante, bien pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, cargado de Aguardiente y otros efectos de cuenta de la Real Hacienda y otros particulares con destino para la Villa del Ferrol y La Coruña, se hizo a la Vela el Día Diez y nueve de Diciembre del año próximo pasado.

Y navegó con vientos variables y calmosos hasta el día primero de “Henero” de este año, en que arribó a Villanueva, del mismo Reino de Cataluña, a recibir más carga de Licores; y desde dicho Paraje se hizo a la Vela el día diez del mismo mes y navegó hasta el Día trece que arribó al Puerto de Salou, del mismo Reino, a recibir más carga según sus órdenes y consultas.

Y de dicho Puerto se hizo a la Vela para su Destino el día veinte y uno y navegó con vientos variables hasta el Día veinte y nueve en que se mudó al Sur y mal semblante para poder embocar, por lo que se vio en precisión de arribar a Málaga, donde se mantuvo hasta el Día cuatro del corriente, en que hallándose a Distancia de Dos o tres leguas Norte Sur con La Coruña, se le mudó el Viento al “Surueste” muy Duro y con mucha Mar, cuyos golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta, y no pudiendo Aguantar, se vio en precisión de aferrar todas las velas y mantenerse sólo con el trinquete y correr huyendo de la borrasca y a las seis de la tarde del mismo Día creció mucho Más el Viento y Mar y le llevó el trinquete, y a breve rato le obligó a cortar el Palo de Mesana corriendo toda aquella noche a palo seco, en la que le comió el Viento todas las velas que tenía aferradas menos la mayor.

Y a la mañana del Día veinte, siguiendo la misma tormenta y vientos variables resolvió con su tripulación echar a la Mar las Barricas de Agua y vino de su provisión, un cable que llevaba de Provisión para Dar fondo y otros efectos que estaban sobre la cubier-

ta y algunos del Camarote, en cuyo intermedio entró un golpe de Mar por la Popa en la Cámara y le llevó varias cosas y efectos de Provisión, Planos, "Abujas", Compás, Diarios y otros papeles que tenía sobre la Mesa y en los cajones.

Y continuando siempre la misma tormenta le rompió la verga de Velacho, y continuó hasta el día veinte y cuatro, que empezó a aplacarse la Mar y procuró hacer Navegación con vientos variables en busca de tierra; hasta el día veinte y seis en que la avistó, aunque no pudo reconocerla.

Y el Día veinte y siete se le atracó una Lancha tripulada, hallándose a Distancia de cuatro o cinco leguas Norte Sur con Castro, y tomo práctico que le condujo a este Puerto, como más proporcionado según la Situación en que se hallaba para hacer arribada, como la hizo forzada el Día de ayer Veinte y ocho del corriente".

Después de protestar contra la mar, sus accidentes y tormentas, declararon en los mismos términos Andrés Casa, José Llenas y Pablo Jibert, marineros de dicho navío.

75.- BERGANTÍN "LA VERDAD"

Nacionalidad: Española

Capitán: Don Juan Antonio de Pinaga

Arqueo: 100 toneladas

Tripulación: 9 marineros

Origen – Destino: Londres – La Coruña, Ferrol, Marín y Vigo

Carga: Fardería

El 2 de marzo de 1788, compareció en Santoña Don Juan Antonio de Pinaga, vecino de la anteiglesia de Guecho, capitán del bergantín nombrado "**La Verdad**", anclado en la canal de la ría, para hacer la declaración de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

"Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de cien toneladas, poco más o menos, bien carenado, surto a estanco de

quilla y costados, en el Puerto de Londres, tripulado con Nueve Hombres, incluso el Declarante, bien pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, cargado de fardería con Destino para La Coruña, Ferrol, Marín y Vigo, se hizo a la Vela el Día Diez de Febrero próximo pasado; y llegó al surgidero de Dunas sin particular novedad el Miércoles trece del mismo mes.

Y el Día quince se hizo a la Vela desde dicho Paraje, siguiendo su Navegación sin cosa notable hasta el Día Miércoles veinte de dicho Mes, en que refrescó el Viento y levantó la Mar, por lo que se izaron las Gavias sobre dos Andanas, hallándose en la Latitud de 47° y 38' Norte: y en la Longitud de 6° Oeste de Londres.

Y habiéndose aumentado con más ímpetu el Mar y Viento, con repetidos golpes que pasaban Incesantemente por sobre la Cubierta, que le obligó a quedar Capeando sobre el trinquete; y el Jueves a las cinco de su tarde entró un golpe de Mar que deshizo las empavesadas de Babor, y se aguantó Capeando hasta inmediato Día a las cuatro y media de su mañana, que se largaron las gavias sobre todos los "Risos".

Y hallándose en la actual Disposición de Capear, que era en la Latitud de 46° y 20' Norte, impelían tan fuertes y repetidos golpes de Mar que empezó el Barco a Descubrir Agua, por lo mucho que trabajaba; y siguiendo su Navegación siempre con vientos fuertes variables y mucha Mar, reconoció este Puerto el Día veinte y nueve, se vio en precisión de hacer arribada forzada, como lo ha hecho este Día, Donde se halla Anclado en su Canal."

Después de hacer la correspondiente protesta contra la mar y sus elementos, declararon en iguales términos José Pío de Música, piloto; Francisco de Cortina y Antonio de Sarria, marineros; todos de la tripulación de dicho bergantín.

76.- QUECHEMARÍN “SANTA ANA”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Juan Laine

Arqueo: 49 toneladas

Tripulación: 6 marineros

Origen – Destino: Sansil (Francia) – Santander

Carga: Trigo

El 24 de abril de 1788, compareció en Santoña ante Vicente Antonio de Oroumendía, escribano de Su Majestad, Juan Laine, de nación francesa, asistido por el intérprete Juan Bautista de Rebelen; el compareciente era capitán del quechemarín “**Santa Ana**”, anclado en la canal de la ría, para hacer protesta de mar por lo acaecido en su viajes, y lo hizo en estos términos:

“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de cuarenta y nueve toneladas, bien carenado, surto a estanco de quilla y costados en el Puerto de Sansil, del Reino de Francia, tripulado con seis Hombres, incluso el Declarante, bien pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, cargado de trigo con destino para la Ciudad de Santander, se hizo a la Vela el Día Veinte y uno del corriente a las cinco de la mañana, con viento Nornordeste favorable y Mar Bella.

Y navegó hasta las Dos de la tarde en que “afrescó” mucho el Viento; y a las Diez de la noche, apretando más el Viento y Mar, se vio en precisión de tomar dos Rizos, a cuyo tiempo, como trabajaba mucho el Barco, con repetidos Golpes de Mar que pasaban por sobre la Cubierta, se Descubrió Agua dando a la Bomba y salía Grano.

El veinte y dos creció la Mar siguiendo siempre con la Bomba, y a las cuatro de su tarde se aumentó el Viento y Mar; y a las ocho de la Noche tomó el tercer “Ris” porque iba en aumento el Mar, continuando siempre a la Bomba; y el día de ayer, veinte y tres, a las Dos de la mañana, avistó tierra; y como seguía la Mar Grande, se vio en precisión de ponerse a la Capa, prosiguiendo en dar a la Bomba.

A las cuatro de la mañana arribó en busca de tierra; a las cinco se cubrió por el mucho cerrazón, y le obligó a cambiar a la Vuelta de fuera con mucha Mar, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la Cubierta; y habiendo aclarado, a cosa de las doce del medio día conoció la Peña del Fraile; y no pudiendo Aguantar la Mar, arribó a cosa de la una, y a las cuatro Dio fondo en este Puerto”.

Después de la formula de la protesta de mar, declararon en los mismos términos y ante el mismo intérprete, Pedro Guabo, José Leso y Juan Lettres, marineros de dicho quechemarín.

77.- FRAGATA “SAN FRANCISCO DE ASÍS”, ALIAS “LA PORTA DE AMÉRICA”

Nacionalidad: Española
Capitán: Don Juan de Asúa
Arqueo: 220 toneladas
Tripulación: 22 marineros
Origen – Destino: Cádiz – Santoña
Carga: Sal

El 15 de agosto de 1788, compareció en Santoña Don Juan de Asúa, vecino de la Villa de Bilbao, capitán de la fragata nombrada “**San Francisco de Asís**”, alias “**La Porta de América**”, perteneciente a Don Francisco Martínez de Vallejo, vecino y del comercio de la Ciudad de Cádiz, que la tenía anclada en la canal del puerto, a fin de dar su declaración de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en los siguientes términos:

“Dijo, que hallándose con dicha su fragata, que es de porte de doscientas y veinte toneladas, en la bahía de Cádiz, bien carenada, surta a estanco de Quilla y Costados, pertrechada de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulada con veinte y dos personas, Incluso el declarante, cargada de sal de cuenta de la Real Hacienda con destino para este Puerto de Santoña, se hizo a la vela desde el

dicho de Cádiz el día diez y ocho de Julio próximo pasado, con viento favorable.

Y a las veinte y cuatro horas de su salida, hallándose sobre el Cabo de San Vicente se le mudó el viento, con mucha Mar cuyos Golpes pasaban Incesantemente por sobre la Cubierta, que le obligó a Rizar la Gavias y navegar con las principales hasta los 41° y 28´ Latitud Norte: y 30 ´ Longitud “Leste”, según el Meridiano de Tenerife.

Continuando la tormenta Navegó con viento variables y menos temporal y calmas, hasta el día Doce del corriente en que, hallándose sobre Camariñas le entró viento fresco favorable; y continuó hasta el Cabo de Ortegal, donde se quedó calma; y a las cuatro horas se le “afrescó”.

Y navegó hasta las dos de la madrugada con turbón, que le obligó a Aferrar todas las velas, quedándose sólo con el trinquete, trabajando mucho el Barco a fuerza de la tormenta y golpes de Mar, hasta el amanecer que sosegó y abonanzó el tiempo, y fue proporcionando las velas al viento, hasta este Día que ha llegado a este Puerto, donde se halla anclado”.

Lo mismo declararon bajo juramento Don José Antonio de Hostria, Agustín Gabino y Pablo Capittane, piloto el primero y marineros los siguientes de dicha fragata.

78.- BARCO “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”

Nacionalidad: Española

Patrón: Antonio de Echarria

Arqueo:

Tripulación:

Origen – Destino: Bayona (Francia) – Santoña

Carga: Maíz y otros efectos

El 3 de setiembre de 1788, compareció en Santoña Antonio de Echarria, vecino de la anteiglesia de la Puebla de Mundaca, patrón de su barco nombrado “**Nuestra Señora del Carmen**”, que se hallaba anclado en la canal del puerto, para

hacer la declaración de lo sucedido en su último viaje, lo cual hizo en los siguientes términos:

“Dijo, que hallándose con dicho su Barco en el Puerto de Bayona, cargado de Maíz y otros efectos para hacer Viaje a este Puerto, bien carenado, surto a estanco de Quilla y Costados, bien pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, se hizo a la Vela el Día veinte y nueve de Agosto de este año, con viento favorable.

Y navegó con otros variables y tempestuosos hasta el Día treinta y uno, en que se vio precisado arribar a la Villa de Bermeo, en donde hizo su protesta; y se volvió a hacer a la vela el Día Dos del corriente con Viento fresco, y Navegó hasta la Vista de la Isla de Yzaro, en que se le mudó el Viento al “Leste” bastante fresco y mucha Mar, recibiendo algunos golpes, y le Duró hasta la Vista de este Puerto, en que arribó al mismo Día Dos a las nueve de la noche a este Puerto.”

En iguales términos declararon bajo juramento, Manuel de Echabarría, Antonio de Ondarza y Domingo de Echabarría, vecinos de dicho Mundaca y marineros de dicha tripulación.

79.- BERGANTÍN “LA ESPERANZA”

Nacionalidad: Sueca

Capitán: Jochim Hinrich Busch

Arqueo: 300 toneladas

Tripulación: 12 marineros

Origen – Destino: Cádiz - Santoña

Carga: Sal

El 20 de setiembre de 1788, compareció en Santoña, por medio del intérprete Don Manuel del Río, Joaquín Hinrich Busch, de nación sueco, capitán de su bergantín nombrado “**La Esperanza**”, que estaba anclado en la canal del puerto, a fin de dar la declaración de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo de la siguiente manera:

“Dijo, que hallándose con dicho su Navío, que es de porte de trescientas toneladas, en la Bahía de Cádiz, bien carenado, surto a estanco de Quilla y costados, pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación, tripulado con Doce Hombres, Incluso el Declarante, cargado de sal, de cuenta de la Real Hacienda, con destino para el Puerto de Santoña, se hizo a la Vela el Día Veinte y Uno de Agosto próximo Pasado, con viento “Guste” favorable y Mar Bella.

Y Navegó hasta el Cabo de San Vicente, en que cayó el Viento por el Norte, con Mucha Mar, cuyos golpes pasaban Incesantemente por sobre la Cubierta; y continuando con el mismo Viento y otros variables siguió su Derrota hasta Finisterre, en que se mudó el Viento al “Guste” duro y Golpes de Mar.

Y Navegó hasta el Día Diez y nueve del corriente en que, hallándose a distancia de tres leguas Norte Sur de la Ciudad de Santander, le salió una Lancha y le echó un Piloto Práctico, y con él llegó a este Puerto este Día Veinte.

Y a la entrada se acercó dicho Piloto al banco del Pitorro, y presumiendo este haber tocado, suspendió la entrada, echó su espía y “safó”, y entró con felicidad en este Puerto”

Después de la fórmula de protesta de mar, declararon en iguales términos Asmas Tech Buset, piloto; Juan Sehef Bons y Joaquín Joc, marineros de la tripulación de dicho bergantín.

80.- PATACHE “NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN”

Nacionalidad: Española

Patrón: Don Juan Antonio de Ajeo

Arqueo: 20 toneladas

Tripulación: 5 marineros

Origen – Destino: Santander – San Sebastián

Carga: Cacao

El 8 de octubre de 1788, compareció en Santoña Juan Antonio de Ajeo, veci-

no de la Villa de Plencia, patrón del patache nombrado **“Nuestra Señora del Carmen”**, anclado en la canal del puerto, a fin de dar la declaración de lo sucedido en su último viaje, y lo hizo en los términos siguientes:

“Dijo, que hallándose con dicho su Patache en la Ciudad de Santander, cargado de cacao de Cuenta de Don Francisco de Gibaja, del comercio de aquella Ciudad, para hacer Viaje con destino para la Ciudad de San Sebastián, bien carenado, surto a estanco de Quilla y Costados, bien pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación:

Tripulado con Cinco Marineros, incluso el declarante, cuyo Patache es de Porte de veinte Toneladas, se hizo a la Vela el día de ayer a cosa de las Diez de la mañana con viento favorable. Y navegó hasta el Cabo de Quejo en donde, a cosa de la una de la tarde le sobrevino una fuerte tormenta con viento Nornordeste, cuyos golpes de Mar pasaban incesantemente por sobre la cubierta, que le obligó a tomar Rizos y seguir su Derrota con el trinquete.

Y viendo que la tormenta iba en aumento, determinó arribar forzosamente a este Puerto, y también por haber experimentado que el Barco hacía alguna cosa de Agua, y lo consiguió con la Marea de la tarde, a cosa de las siete de su Noche”

En iguales términos declararon Juan Bautista Maruri, Domingo de Zerandona y Emeterio de Nachitua, marineros de dicho patache.

81.- BERGANTÍN “EL BUEN PADRE”

Nacionalidad: Francesa

Capitán: Domingo de Argainarats

Arqueo: 150 toneladas

Tripulación: 34 marineros

Origen – Destino: San Pedro Miquelón (Terranova) – Bayona de Francia

Carga: Bacalao

El 28 de diciembre de 1788, compareció en Santoña ante Don José de

Pumarejo Piedra, Vicecónsul de la Nación Francesa, vecino de dicha Villa, Domingo de Argainarats, de nación francés, capitán del bergantín nombrado “**El Buen Padre**”, a fin de dar la declaración y protesta por lo sucedido en su último viaje, y lo hizo de la siguiente manera:

“Dijo, que hallándose con dicho su Bergantín en la Isla de San Pedro Miquelón de Terranova, cargado de “Bacallao” de la pesca del presente año con destino para la Ciudad de Bayona, que es de porte de ciento y cincuenta toneladas, bien carenado, surto a estanco de quilla y costados, pertrechado de todo lo necesario para la buena Navegación:

Tripulado con treinta y cuatro hombres, incluso el Declarante, se hizo a la vela el Día Diez y Siete de Noviembre con la Marea de mañana y viento “Norueste” favorable, bonancible y fresco; y navegó con felicidad hasta los 45° de Latitud Norte y 53° y 25´ de Longitud del Meridiano de París, donde con el mismo viento le acaeció una fuerte borrasca y mucha Mar, cuyos golpes pasaban incesantemente por sobre la cubierta, de cuya resulta y tanto que trabajó el Barco, descubrió agua muy abundante, de modo que estuvo la gente dando a las Bombas cuatro horas seguidas sin poder franquear.

Hasta que se reconoció que dicha Agua provenía de haber faltado una cabilla de la Cabina de Guarnición del palo mayor, en la parte de Babor; y habiendo logrado cerrar dicha Cabilla y atajado el agua en parte, fue corriendo con el mismo viento fresco, continuando el agua aunque no con tanta abundancia, sospechándose que por otros parajes se Introducía dicha Agua.

Y siguió dicha Navegación hasta el día veinte y tres del mismo mes en que, hallándose en los 43° y 45´ de latitud y 42° y 32´ de Longitud, a cosa de las ocho de la mañana le mudó el Viento al “Guesudueste” muy fresco y tormentoso, con mucha Mar y repetidos golpes, y le llevó la trinquetilla y desaferró el gran foque, que le tenía bien aferrado, y le rompió dejándoles sin servicio.

Y continuó su Navegación con vientos variables recios y bastante Mar, hasta el Día veinte y siete del que corre, hallándose a la Vista de este Puerto, con mucho viento por el Nornoroeste y mucha

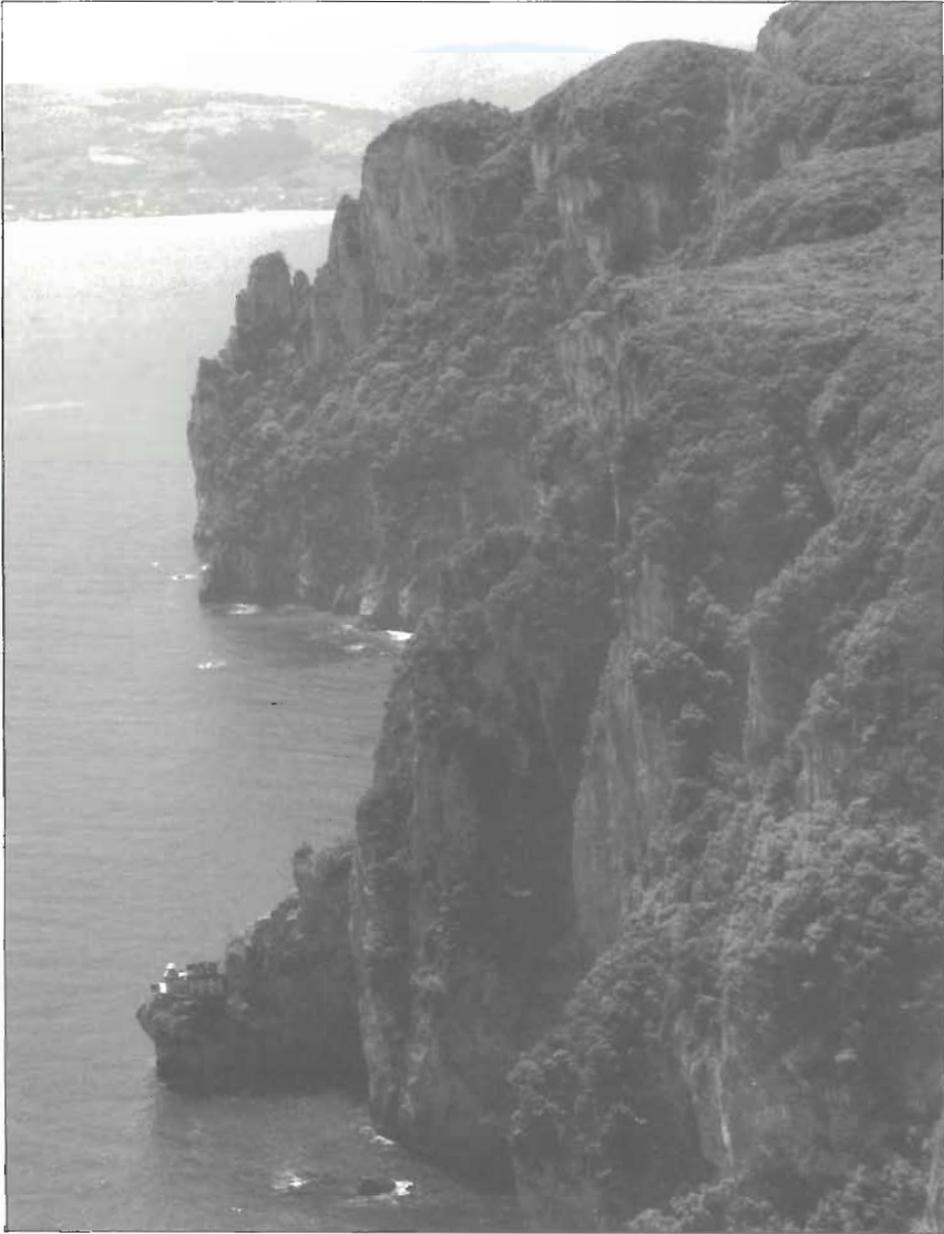
Mar y Cerrazón y reconocido haberse roto y aflojado las Cabillas de la mesa de guarnición del trinquete en la Parte de estribor, de modo que para poder sujetar la obencadura de dicho Palo y Evitar su derribo tuvo que cortar el Mastelero de Gavia de respeto.

Por cuyas razones se vio en precisión de hacer arribada forzada a este Puerto, lo que consiguió con el arbitrio de una Lancha Equipada que le echó su Piloto Práctico”.

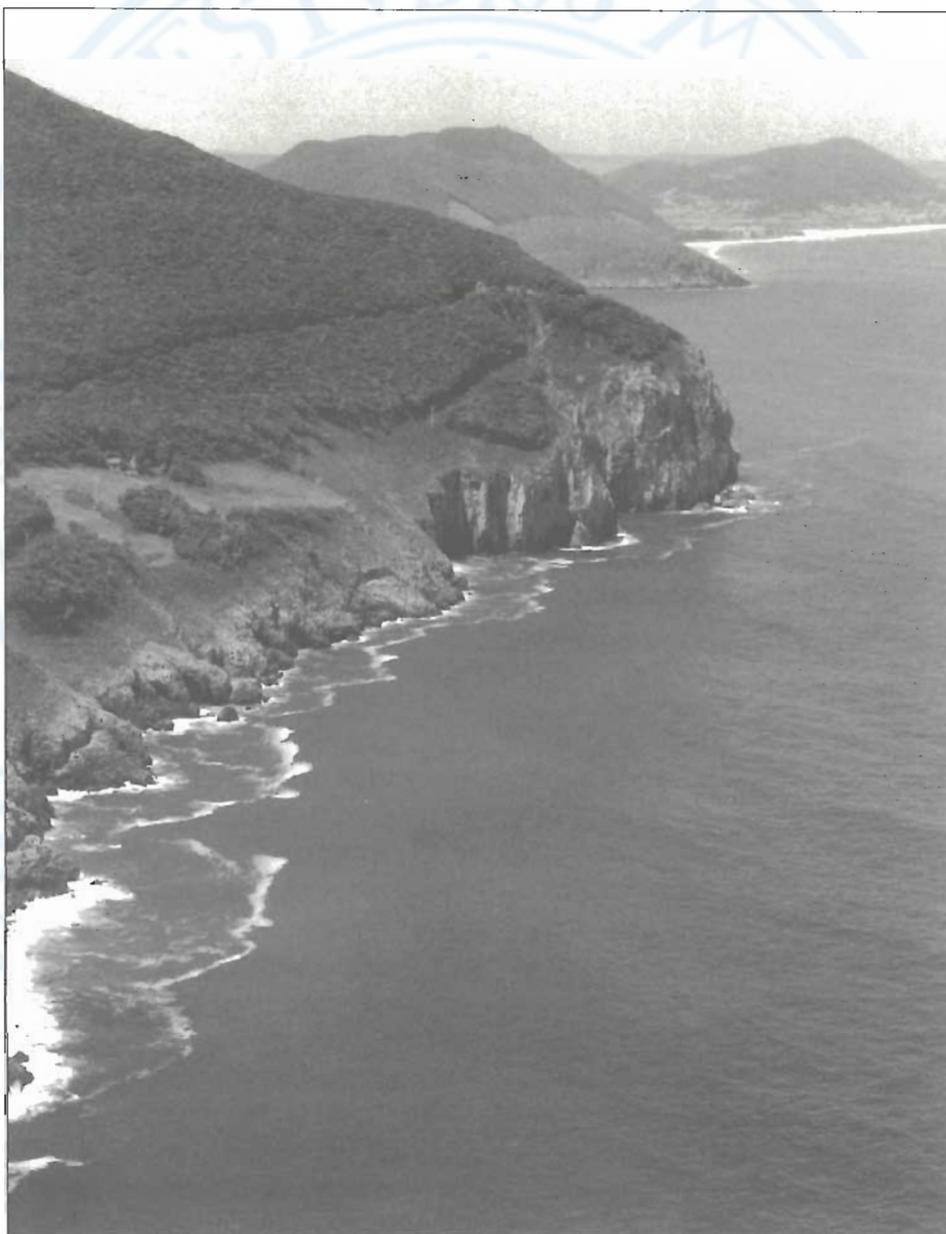
Después de la fórmula de protesta contra la mar y sus accidentes y temporales, declararon en iguales términos David Ballet, piloto; Pedro Boyets, teniente; y Pedro Burguillon, carpintero, todos tripulantes de dicha embarcación.

NOTAS

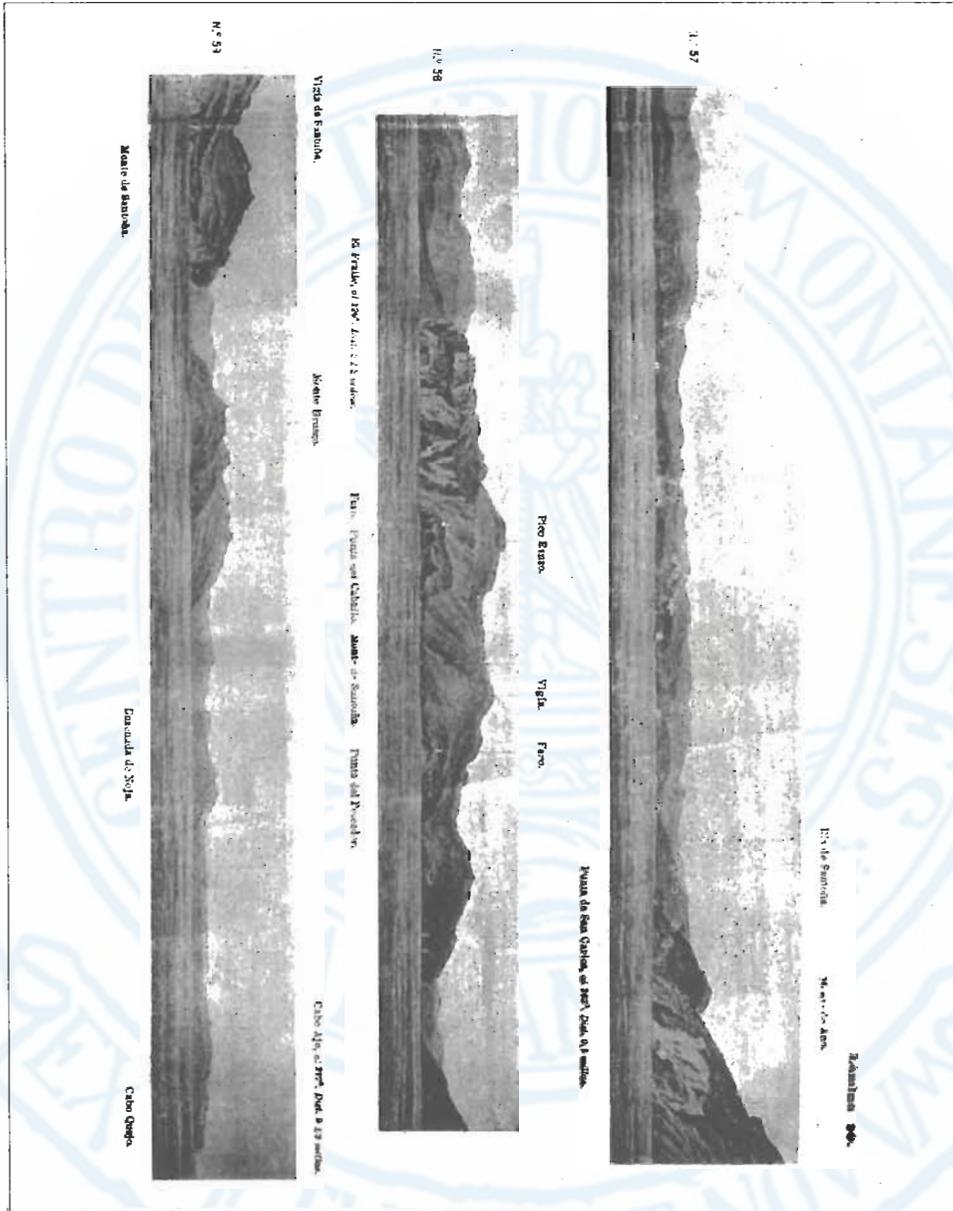
- (1) Embarcaciones extranjeras = Protestas 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 12, 14, 18, 27, 28, 33, 34, 35, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 48, 51, 52, 53, 56, 66, 72, 76, 79, 81
 - (2) Embarcaciones con destino a Santoña = Protestas 7, 22, 29, 43, 65, 77, 78, 79
 - (3) Embarcaciones con destino a Bilbao = Protestas 1, 2, 3, 6, 9, 15, 16, 17, 20, 33, 50, 51, 57, 59, 61, 71, 73
 - (4) Embarcaciones con destino a Santander = Protestas 7, 13, 19, 20, 22, 29, 47, 60, 69, 70, 72, 76
 - (5) Hacer agua la embarcación = Protestas 2, 3, 8, 10, 12, 14, 16, 27, 29, 33, 34, 35, 40, 43, 48, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 64, 66, 69, 70, 71, 72, 75, 76, 80, 81
 - (6) Presencia de corsarios = Protestas 11, 19, 29, 42
 - (7) No poder tomar la barra de Bilbao = Protestas 1, 2, 16, 17, 59, 73
 - (8) Pérdida de velas o arboladura = Protestas 7, 13, 14, 15, 24, 25, 27, 28, 33, 52, 56, 58, 62, 72, 74, 78, 81
 - (9) Pérdida del bote = Protestas 6, 14, 24, 27, 37
 - (10) Pérdida de anclas = Protestas 7, 18, 19, 20, 25, 27, 39, 54, 62
 - (11) Arrojar carga por la borda = Protestas 14, 58, 74
 - (12) Varadas = Protestas 16, 59, 70, 71, 72, 79
 - (13) Abordajes = Protestas 25, 32, 33, 38
 - (14) Formación de convoy = Protestas 23, 24, 25, 26, 30, 31, 32, 36, 37, 38
-



Faro del Caballo, Punta del Fraile y el Monte Buciero.



Punta del Águila, Monte Buciero, Punta del Brusco, al fondo el Monte Cincho o Hano.



Perfil de la costa de Santoña y cernanías, según el "Derrotero de la Costa Septentrional de España", año 1917.



Grabado de la bahía de Santoña del *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España*, de Pascual Madoz, años 1845-1850.



Ramón San Millán Arronte, alias "Varillas", pescador de Santoña.

UN PINTOR ANDALUZ DECIMONÓNICO AFINCADO EN SANTANDER: JOSÉ SÁNCHEZ Y SÁNCHEZ

FRANCISCO GUTIÉRREZ DÍAZ

Centro de Estudios Montañeses

Sobre este hoy absolutamente olvidado pero en su tiempo muy apreciado artista natural de Andalucía, que ya estaba en la capital de Cantabria antes de 1874 y en la ciudad seguía a fines del siglo XIX, se escribió en su época:

“El Sr. Sánchez es un pintor hábil, de pincel delicado; sabe ver bien, que no es poco, y sabe llamar la atención sobre lo que conviene, sin distraer la vista hacia accesorios que más de una vez quitan mérito a lo esencial del cuadro” (1).

Acerca de él he hallado diversas noticias de prensa, la más antigua de las cuales me corrobora en la sospecha que ya tenía de que es el “J. Sánchez” que tradicionalmente se viene citando como autor de los tres notables retratos de cuerpo entero que se exponen en el comillense Palacio de Sobrellano efigiando al primer marqués de Comillas, D. Antonio López y López, y a sus dos hijos varones, Antonio y Claudio López Brú (2).

Tales lienzos estaban recién concluidos a mediados de Abril de 1874, cuando fueron vistos por un reportero del periódico santanderino *El Aviso* aún en el estudio del artista (3). Esto significa que serían pintados, lo más seguro, con destino a la “Casa Ocejo”, de donde pasarían a su actual ubicación hacia el 1888. Merecen una más que estimable valoración tanto formal como técnicamente considerados. Por lo que toca al primero de estos extremos, podemos observar que la necesaria “solemnidad” que requerían unas imágenes “oficiales” de tan encumbrados personajes, está plenamente lograda, transmitiéndonos los tres modelos la sensación de encontrarnos ante auténticos “dandys” con sus impecables indumentarias y sus

estudiadas “poses”; sin embargo, no caen éstas para nada en la afectación ni aquéllas en la ostentación ni en el recargamiento. Tipos distinguidos, sí, pero dignamente sobrios también. Y otro tanto puede decirse del entorno en que se presentan. Fondos neutros, de parda tonalidad, contrastan con las ricas alfombras que cubren los suelos y que sirven para animar, con sus caprichosos dibujos y sus vivos colores, la severidad que impregna a los efigiados y al espacio impreciso sobre el que sus siluetas se recortan. En el retrato del padre hay otro complemento: un lujoso y solemne cortinón que ocupa el extremo izquierdo del cuadro. En el del hijo menor, a la derecha de su efigie (desde el punto de mira del espectador) se observa una pequeña mesa completamente cubierta por muy vistoso paño, sobre el que apoya el joven la mano izquierda. En su deseo de equilibrio formal y cromático, Sánchez ha puesto en este retrato la alfombra más sobria de las tres. En cuanto a la técnica, responde a un “oficio” bien aprendido y dominado con suficiencia en todos sus aspectos. Y cabe señalar que, sin dejar de atenerse al academicismo en boga, resulta más atractiva que en muchos otros cuadros de similar “asunto” de su época, por otorgar el artista a la pincelada, por encima del dibujo estricto y frío que sería de temer, unas ciertas dosis de soltura y vivacidad muy recomendables, que perfectamente se pueden observar en los aditamentos decorativos que rodean a los modelos, así como en los fondos que, siendo neutros, se enriquecen con variaciones tonales aplicadas a base de pinceladas rápidas y sueltas. Ya en su día, los lienzos fueron calificados de *“magníficos y grandes retratos (...), los cuales, por su exacto parecido, ejecución y gusto artístico, son de las obras más acabadas que hemos visto del pincel de tan aventajado artista”* (4).

Estos cuadros decoran hoy, como queda apuntado, tres de las paredes (la cuarta está ocupada por un ventanal) de la pieza de la planta baja del Palacio que se ubica entre los grandes salones “de ceremonias” y “de recuerdos ultramarinos”.

Señalo más arriba que la prensa cántabra de su época proporciona diversa información acerca de la trayectoria de José Sánchez y Sánchez. La siguiente noticia localizada data de 1875; es muy escueta, pero deja explícitamente claro que la estancia del pintor en Santander se remontaba a bastante tiempo atrás, y que su nombre resultaba familiar a los lectores. Dice el gacetillero:

“Está llamando la atención del público por su inteligente ejecución y exacto parecido, un retrato al óleo de una persona muy conocida de esta capital, el cual se halla expuesto en el establecimiento del dorador Sr. Pedraja. Es uno de los retra-

tos que más acreditan al aventajado pintor andaluz D. José Sánchez, que hace algunos años se halla establecido en esta ciudad” (5).

Y diecinueve meses después, la prensa aportaba otra noticia de similar contenido:

“En el establecimiento del estofador Sr. Pedraja hemos visto en los últimos días algunos retratos que con decir que están ejecutados por el aventajado pintor don José Sánchez, creemos excusado encarecer su mérito” (6).

Sin duda, éste era considerado por los santanderinos cultos de la época uno de los más respetables y meritorios artistas de cuantos a la sazón residían en la localidad. Queda tal apreciación reflejada en un extenso artículo de prensa escrito por el excelente poeta y hombre de letras, también pintor aficionado, que se llamó Ricardo Olanar, texto que nacía como resultado de la celebración de una Exposición de Ganados, Agricultura, Industria y Artes que organizó la Junta de Agricultura, Industria y Comercio montañesa para tener efecto en la capital de Cantabria del 25 al 28 de Julio de 1879. En ella pudieron verse por una parte labores de fundición y maquinaria, objetos de metal, máquinas de vapor, tejidos, calzados, carruajes, muebles, plantas y flores, bebidas, alimentos, trabajos litográficos, libros, cuadros y dibujos, y por otra el ganado, pues en realidad había dos muestras diferentes, cada una con su propia personalidad (7). Constituyeron el Jurado encargado de otorgar premios y galardones Marcelino Sanz de Sautuola, Francisco Sánchez, Félix Sánchez Blanco, Francisco Spínola y Luis Quintanilla. A pesar de las prisas con las que había sido hecha la convocatoria, concurrieron al certamen no pocos expositores de todas las especialidades, entre ellos los pintores locales Manuel González Cuevas, quien recibió premio de segunda clase por un *Retrato de Juan Ángel Gavica*; Pedro González Bolívar, galardonado con igual distinción por otro retrato; Ramiro de Santa Cruz y Bustamante, al que se ofreció idéntica recompensa en honor a su *Cabeza de mendigo*, que efigiaba a uno muy conocido en Santander; José Escalante y González, autor de dos bonitos bodegones y que obtuvo premio de tercera categoría; el ya citado Ricardo Olanar y Álvarez, que logró mención honorífica por un paisaje, y el joven Luis Cuervas Mons, quien mostraba otros siete interesantes paisajes al óleo y que se negó a recibir el galardón que para él se había acordado por uno de ellos, al mostrarse disconforme con las valoraciones que hiciera el jurado.

También Olaran cuestionaba en su extenso e inteligente artículo la idoneidad que pudiera poseer un tribunal calificador integrado casi al completo por ingenieros para decidir sobre asuntos de orden estético. Y, reflexionando sobre ello, señalaba:

“Convengamos, asimismo, en que habiendo en Santander artistas tan inteligentes y distinguidos como el conocido pintor D. José Sánchez (8), que por el hecho de no presentar en la Exposición trabajo ninguno se hallaba en excelentes condiciones de aptitud e imparcialidad; existiendo pintores como el Sr. Ratier, también conocido y apreciado por sus obras y que se halla en el mismo caso que el anterior; contando este Instituto provincial con un profesor de dibujo y pintura como el señor Pérez de la Riva, que tampoco ha expuesto trabajo alguno, y no escaseando, por último, aficionados tan expertos, tan hábiles y tan conocedores del arte como los Sres. Regules, Unzueta y Escalante (D. Agavio), lo natural parecía que éstos fueran quienes, por lo menos, formarían parte del Tribunal censor, porque el fallo que ellos pronunciaran había de tener forzosamente el sello de la inteligencia y de la idoneidad” (9).

Una nueva referencia al artista que nos ocupa, de finales de 1879, tiene relación con el gran homenaje que la capital de Cantabria dedicó a la República Francesa en agradecimiento a la generosidad de dicha nación para con los damnificados por la horrible catástrofe natural que asoló el Levante español el día 13 de Septiembre anterior. El vecino país socorrió con ejemplar largueza a la región destrozada, culminando las iniciativas para allegar fondos en un extraordinario Festival habido en París el 8 de Diciembre del mismo año. La ciudad de Santander correspondió con multitud de actos en homenaje al benéfico Estado, organizados por una Comisión nombrada al efecto, entre cuyos acuerdos figuró el de *“conmemorar esta demostración de gratitud por medio de una bandera de la matrícula de Santander en cuyo fondo, y pintada al óleo, aparezca una alegoría simbolizando los nobles y levantados sentimientos de la Francia que han borrado los Pirineos, estrechando más y más los lazos de fraternidad que unen a las dos naciones”* (10).

La prensa local se apresuró a señalar que *“el lienzo alegórico está encomendado al reputado pintor Sr. Sánchez y, por ser suya la obra, puede asegurarse de antemano que ha de ser buena, digna de su nombre”* (11); *“se ha encargado de pintar la alegoría para la bandera (...) el inspirado artista D. José Sánchez, de cuya habilidad e inteligencia debe esperarse un excelente trabajo”* (12).

Unos días más tarde los periódicos decían al respecto cosas como éstas:

“Llamaba anoche la atención del público en los elegantes escaparates del establecimiento de los señores Capa, García y Compañía, la lujosa y magnífica bandera que la comisión organizadora de la fiesta de hoy ha de entregar al representante de Francia en este puerto como débil pero sincero testimonio de la gratitud del pueblo santanderino a aquella gran nación (...). Un gran gentío se agolpaba a dicho establecimiento, admirando dicha obra que hace honor, en la parte que le corresponde, al diestro y reputado pincel del notable artista D. José Sánchez. Representa el conjunto de la bandera la de la matrícula de Santander, dentro de la cual figuran unidas por los topes las banderas de Francia y España, dejando un espacio en el centro en el que, bajo un rompimiento de gloria sobre el que hay dos manos unidas, se ven las montañas de los Pirineos y, al pie de las mismas, el escudo de esta ciudad, magistralmente ejecutado. La alegoría que acabamos de describir, y que encierra perfectamente el pensamiento de la dedicatoria, está pintada al óleo sobre lienzo, y no es posible exigir mayor delicadeza en el dibujo ni más transparencia y brillantez en el colorido. Toda la bandera es de magnífico raso, y el asta de caoba. También estaba expuesta en los mismos escaparates la caja en que se ha de remitir este obsequio (...). Encima de la tapa hay una inscripción que dice: ‘Santander a Francia’. A los lados de la misma figuran alegorías representando al comercio, las artes y la literatura. Toda ella está forrada de raso con adornos de acero” (13). “La alegoría está bien pensada y ha gustado mucho” (14). “La bandera de que hablamos y que ha estado expuesta durante dos días en los escaparates de una de las tiendas de la calle de San Francisco, es magnífica, llamando la atención del público por su riqueza y esmerado gusto” (15).

Del 14 de Mayo al 5 de Junio de 1882, la sociedad recreativo-cultural “Casino Montañés” de Santander organizó en sus salones una gran exposición en homenaje a Murillo, con motivo de conmemorarse ese año el segundo centenario del fallecimiento del eximio artista andaluz. La muestra reunió 62 obras debidas mayoritariamente a pintores cántabros, que eran Pío de Ardanaz y Crespo, Ceferino Beci de Osamis, Luis Cuervas Mons, Pedro González Bolívar, Eliecer de Jaureguizar Cagigal (ya fallecido por entonces), Ricardo Pacheco Fuente, Fernando Pérez del Camino y Posadillo, Victoriano Polanco Crespo, Agustín Riancho Mora, Ramiro de Santa Cruz y Bustamante, Abelardo Unzueta Genel (presidente en ese tiempo del “Casino”) y Luis de la Vega Quintanilla. Pero enviaron obra también

algunos maestros de otras procedencias nacionales, entre los que descollaban los muy acreditados Francisco Domingo, José Nin y Tudó y Vicente Palmaroli (16).

Asimismo, participaba José Sánchez con un par de obras, que merecieron el siguiente comentario de la crítica local:

“El Sr. Sánchez tiene adquirida merecidamente, como retratista, una buena y sólida reputación en esta capital.

De él son dos retratos, perfectamente hechos en color y en dibujo, que figuran en la sala del Casino.

Los originales de estos retratos son el platero señor Presmanes y su apreciable esposa.

Los únicos defectos que se les podrían sacar a relucir (a los retratos) son, en primer lugar, los fondos, en los que no hay buena elección de tintas, y en segundo lugar la expresión de fisonomías, que es algo dura.

Yo pondría debajo del retrato de él estos versos:

*Este es el señor Presmanes
en el momento solemne
de darle al recaudador
el recibo del trimestre”. (17)*

Aproximadamente un mes más tarde se alababa mucho en Santander un retrato de Alfonso XII recién realizado por el artista que nos ocupa. Decía la prensa:

“Por espacio de varios días ha estado expuesto al público en el establecimiento del dorador Sr. Pedraja un magnífico retrato, tamaño natural, de S. M. el Rey debido al pincel del Sr. Sánchez y hecho por encargo y a expensas del Gobernador Civil, Sr. Frago. Hemos dicho que el retrato es debido al pincel del Sr. Sánchez y con esto creemos haberlo dicho todo; porque el Sr. Sánchez no es solamente un pintor de conciencia sino un artista en toda la extensión de la palabra, y una de las obras en que mejor lo prueba es el retrato que acaba de exhibir, que ha merecido con justicia entusiastas plácemes de los aficionados y de los inteligentes (...).

La figura del Rey está muy bien colocada y dibujada correctamente; hay en ella movimiento y majestad, dignidad en la postura y comprensión e inteligencia en la mirada, siendo inmejorable el conjunto de la cabeza. No nos agrada el uniforme porque es afeminado y nos disgustan los trajes, así de militar como de pai-

sano, que tienden a afeminar al hombre; pero esto no es culpa del artista, a quien no puede tachársele un cuadro magistralmente pintado, sobre un fondo sencillo, elegante y bien comprendido. El retrato del Rey, que tiene detalles admirables, como la cruz de San Fernando, la banda de la Grande de Carlos III, el Toisón, los cordones y borlas del sable, las plumas del casco y otros muchos que sería prolijo enumerar, hacen del último trabajo del Sr. Sánchez una obra bien concluida que asienta más y más la reputación de que goza. Nosotros le felicitamos por ella, uniendo nuestro humilde aplauso al aplauso que ha sabido arrancar a las personas inteligentes y a cuantos aman el divino arte de Apeles". (18)

El prestigio que adornaba al pintor andaluz en Santander se pone de manifiesto al comprobar que fue uno de los miembros del Jurado -ahora sí- en la memorable "Exposición Provincial de Productos Naturales y Manufacturados" que, por iniciativa de D. Santos Zorrilla del Collado, se desarrolló en la capital de Cantabria del 25 de Julio al 31 de Agosto de 1887, instalada en dos edificios -uno de ellos de nueva planta- situados entre la Alameda de Oviedo y la Calle Alta y cuyo acceso se practicaba por la plaza de la fuente monumental que en aquellas fechas ornamentaba la citada Alameda. Tres arquitectos y dos pintores constituían el Jurado relativo a la sección de Bellas Artes, siendo estos dos últimos José Sánchez y Fernando Pérez del Camino. Por cierto que no fueron muy pródigos en conceder galardones, pues solo otorgaron medalla de tercera clase al joven foráneo Evaristo Freijó de Miguel, diploma de primera a Ricardo Pacheco, de segunda a Agustín Riancho y Manuel González Cuevas y de tercera a Manuel Fernández Escandón, quedándose sin recompensa otros artistas como Alberto Vázquez, Paul Ratier y Santos Landa. La verdad es que quizá no tuvieron mucho donde elegir los comisionados, pues la sección de Bellas Artes parece ser que resultó una de las menos lucidas de la Exposición a causa del hacinamiento y deficiente instalación de los cuadros, y habida cuenta además de que algunos pintores que mostraron obra (Pío de Ardanaz, Luis Cuervas Mons, Victoriano Polanco) lo hicieron sin opción a premio por no haberse inscrito dentro del plazo concedido y participaban, en consecuencia, fuera de catálogo. (19)

Volvemos a encontrarnos con José Sánchez en funciones de jurado en el verano de 1892, cuando tuvo efecto en la capital de Cantabria la "Exposición Provincial de Pinturas" que organizó un efímero "Sindicato de Turismo", asociación que se había fundado en Noviembre del año anterior con el objetivo de promocionar lo más

posible el veraneo santanderino y que en su reunión del 1 de Mayo tomó, entre otros, el acuerdo de convocar el citado certamen artístico (20). La iniciativa, que en origen partió del periódico local *La Voz Montañesa* en su número del 29 de Abril y que era más ambiciosa de lo que al final asumió el Sindicato, pues preveía que se convocara una Exposición de ámbito no solo provincial sino regional, fue acogida con una mezcla de entusiasmo y escepticismo por el resto de la prensa, la cual, a posteriori, hubo de lamentar las serias deficiencias organizativas que el certamen acusó.

Éste se realizó en unión con uno de los “Salones Mateu” que periódicamente se montaban en Santander, y que no eran otra cosa que magnas muestras de cuadros (sobre todo de autores españoles contemporáneos) presentados para la venta por el marchante Carlos Mateu. El marco donde se dieron ambos acontecimientos fue la planta baja del Palacio de Pombo (actual sede del Club de Regatas), desarrollándose el “salón” del 17 de Julio al 25 de Octubre (21) y la Provincial del 10 de Agosto al 10 de Septiembre. (22)

La corta nómina de concursantes abarcaba a los siguientes artistas: Agustín Riancho, Donato Avendaño, Ramiro de Santa Cruz, Luis de la Vega, Francisco Rivero (23), V. M. Muela, Elvira Herrera, Irene Martínez, Basilio del Barrio, José M^a Cortiguera, Eugenio Villabeitia, José M^a Casuso y, finalmente, la Academia de Bellas Artes que poseía este último, la cual aportaba más de 30 trabajos a lápiz, pluma y aguada (y algún óleo) ejecutados por otros tantos alumnos premiados en la mencionada escuela a lo largo de los cuatro años de vida que ésta alcanzaba. Como puede comprobarse, solo unos pocos pintores consagrados y el resto simples aficionados. Menos mal que el adjunto “Salón Mateu” mostraba muchísimas pinturas de los mejores artistas españoles del momento y entre ellas había algunas de ingenios cántabros. Y menos mal también que buena parte de dichos ingenios decidieron aportar obra para mejorar la exposición, aunque haciéndolo fuera de plazo y, por tanto, sin opción a premio. Así se reunieron cuadros de Casimiro Sáinz, Fernando Pérez del Camino, Lino Casimiro Iborra, Ricardo Pacheco, Carlos Pombo, Tomás de Campuzano, Pío de Ardanaz y Pablo Isidro Duomarco, además de otros facilitados por profesionales muy vinculados a la Montaña: Antonio Gomar, Andrés García Prieto, Ángel Quintana y Pablo Lastra.

El Jurado encargado de otorgar los galardones correspondientes estuvo formado por el insigne político Antonio Maura y Montaner (que cultivó también el arte pictórico con verdadera competencia), el arquitecto Alfredo de la Escalera y

Amblard y el retratista José Sánchez y Sánchez. Su veredicto se recogió en el acta siguiente:

“En la ciudad de Santander, el día 7 de Septiembre de 1892, reunido en el local donde se celebra la Exposición provincial de Pinturas organizada por el Sindicato de Santander el Jurado nombrado por el mismo para la adjudicación de los premios consignados por la convocatoria, por unanimidad ha acordado proponerlos en la siguiente forma:

Marina

Premio.- A dos cuadros representando dos marinas, por don Donato Avendaño.

Diploma.- A una marina, titulada El patache varado, por don Eugenio Villabeitia. (24)

Historia o género

Premio.- A una cabeza de estudio, número 35, por don Ramiro de Santa Cruz.

Diploma.- A un retrato, núm. 15, por don Luis de la Vega.

Paisaje

Premio.- A un cuadro titulado El rebaño, núm. 6, por don Agustín Riancho.

Diploma.- A un cuadro titulado Recuerdo de Solares, núm. 32, por don Donato Avendaño.

Los trabajos a la aguada y lápiz ejecutados por los alumnos de la Academia Casuso; los ejecutados al óleo, imitación de bordado, por D^a Irene Martínez, y el retrato de Pulga, a lápiz, por don Francisco Rivero Herrería, merecen mención especial, no adjudicándoseles premio por no considerarles comprendidos en los designados en el programa de concurso.- A. Maura.- Alfredo de la Escalera.- José Sánchez”. (25)

Pero volvamos a asuntos relacionados con la obra pictórica del artista que nos ocupa. A este respecto, hay que recordar que a principios de Agosto de 1892 entregó Donato Avendaño un importante lienzo por él pintado para decorar uno de los dos techos del gran salón del antiguo “Club de Regatas”, ubicado a la sazón en una de las casas del Muelle. Medía la obra 7,02 x 2,14 m. (26). Poco después, dicha sociedad encargaba el otro a José Sánchez. A continuación se procedería a enco-

mendar la realización de un tercer óleo a Agustín Riancho, para cubrir una de las paredes mayores de la estancia, y estaba decidido ya que el debía embellecer la de enfrente correría a cargo de Antonio Gomar. Coincidían estas incorporaciones con una redecoración general de la noble pieza.

Decían los periódicos acerca del óleo que nos interesa, en Marzo de 1893:

“El Club de Regatas se verá dentro de poco tiempo honrado con una nueva obra de arte, firmada por un reputado pintor andaluz que casi es paisano nuestro por el tiempo que ha permanecido en esta ciudad. Nos referimos al lienzo que está pintando don José Sánchez para uno de los techos de dichos salones. Esta mañana tuvimos el gusto de admirar este trabajo, que es digno de tan excelente artista y revela la composición un talento privilegiado, que unido al dibujo perfecto de las figuras y su incomparable ejecución, hacen que resulte el conjunto del lienzo de primer orden”. (27)

A partir de mediado el mes siguiente, se anunciaba de forma reiterada la inminente ubicación de la pintura en su lugar. Y, por fin, la delicada operación se efectuó con éxito en la mañana del día 9 de Mayo. Con tal motivo, los diversos periódicos se ocupaban del hecho, comentando *El Aviso*:

“Hoy se ha colocado en el salón del Club de Regatas el lienzo pintado por el conocido artista don José Sánchez, que no dudamos llamará la atención de todos los inteligentes por su mérito, por la buena elección del asunto y por la acertada ejecución, que viene a confirmar la reputación de su autor.

El lienzo tiene tres alegorías que completan el pensamiento. En el centro se destaca una figura que simboliza la Sociedad, con la mano derecha apoyada en la Ley y llevando en la izquierda la flor del granado.

Debajo, en el mismo grupo, hay otra figura que representa la unión y el trabajo, teniendo en sus manos, intentando romperle, el haz de varas, a cuyo lado está el cuerno de la abundancia, y sobre las armas rendidas el ramo de oliva símbolo de la paz.

En otro término aparece un niño de menores proporciones, con un remo y el grimpolón del Club.

Sobre la parte superior hay unas figuritas de remeros y nadadores, muy bien tocadas, en celaje de tonos transparentes y delicados.

El conjunto de este lienzo viene a indicar el título de la Sociedad en que está colocado.

Enviamos nuestra enhorabuena al señor Sánchez por su producción”. (29)

Por su parte, el *Boletín de Comercio* incorporaba el siguiente suelto:

“No es extraño que llame la atención la sala del Club de Regatas: las renovaciones del mobiliario, adornos y decorado se completan con una colección de lienzos de mérito sobresaliente e indisputable. Tal sucede con el cuadro del reputado pintor D. José Sánchez, colocado ayer en uno de los cuadros de la parte Norte.

El asunto está elegido con acierto, bien entendido y desarrollado en un simbolismo que guarda analogía con el título y fines de la Sociedad a que se dedica. El término superior del lienzo le representan dos figuras, una matrona y un niño, ella con una mano sobre el libro de la ley y la otra ostentando la flor del granado, y él intentando quebrar un haz de varas, a cuyo extremo aparecen el cuerno de la abundancia y el ramo de oliva, emblema de la paz sobre las armas del combate. Simbolizada así la unión y la fuerza, queda en segundo término otra figura que sostiene un remo, de cuyo segundo trozo pende, unido con lazos, el grimpolón del Club, y en tercer término se destacan, en celajes de suavísimos tonos, unas figuras de remeros y nadadores.

Si el asunto es delicado y propio de aquellos salones, el dibujo es correcto y el color perfectamente manejado.

Nuestra enhorabuena al señor Sánchez y al Club de Regatas que se enriquece con una excelente obra de arte.

Solo faltan, para llenar los dos cuadros, las firmas de los pintores señores Gomar y Riancho”. (30)

Finalmente, *El Correo de Cantabria* señalaba:

“Ayer fue colocado en el salón del Club de Regatas un precioso lienzo debido al pincel del reputado pintor don José Sánchez.

Todos cuantos admiran aquella obra de arte hacen grandes elogios de ella y de su autor”. (31)

Cuando, en 1899, la sociedad para la que fue pintado el óleo que nos ocupa se trasladó al recién adquirido Palacio de Pombo, éste quedó ubicado en el techo del salón sur de la planta principal, donde hoy permanece. No obstante, su estado de conservación resulta en la actualidad bastante deficiente, pues a una suciedad general considerable se suman algunos rotos y abombamientos, éstos producidos por haberse despegado diversas zonas del lienzo del plano al que el mismo se halla adherido. Pero me consta la intención de la directiva del Club de emprender una más que aconsejable restauración, para posibilitar la cuál se han realizado ciertas gestiones. Ya se efectuó no hace mucho la correspondiente limpieza del espléndido paisaje de Gomar, obra firmada y fechada en 1894, que actualmente adorna la Biblioteca del centro. (32)

José Sánchez quizá permanecía en Santander a fines del siglo XIX, aunque no es posible afirmarlo de forma categórica por ahora. La sospecha de que así fuera se funda en lo siguiente:

Desaparecidos los famosos “salones” de arte que periódicamente organizaba Carlos Mateu en la capital de Cantabria, tomó el relevo del mismo el marchante Miguel Fábregas, quien por primera vez presentó en la ciudad su “Salón Murillo” en 1897, volviendo a hacerlo, con clamoroso éxito de público y sustanciosas ventas, al año siguiente. Pero su oferta apenas tenía en cuenta a los artistas montañeses, con el consiguiente disgusto de éstos, de modo que el pintor santanderino Ricardo Pacheco decidió embarcarse en la arriesgada más loable aventura empresarial de instalar una Exposición Permanente de cuadros al servicio, sobre todo, de los talentos regionales. Aunque suyo en exclusiva el “negocio”, que quedó ubicado en los bajos comerciales de los Arcos de Dóriga, 3 (calle de Hernán Cortés), logró contagiar la ilusión y el entusiasmo que le llenaban al eminente maestro de las letras cántabras José M^a de Pereda (quien quiso avalar la iniciativa con el prestigio de su nombre, figurando como promotor de la misma) y a varios colegas que eran a un tiempo queridos amigos: Fernando Pérez del Camino, Andrés García Prieto, Luis de la Vega, Ramiro de Santa Cruz, Francisco Llorente y Poggi, José Cabrero Mons, Fernando de la Revilla y algún otro de menor enjundia. Siempre tan humilde y enemigo de protagonismos, Pacheco consiguió que todos ellos dieran la aquiescencia para aparecer ante la opinión pública como fundadores y responsables del establecimiento, sin que el verdadero artífice figurara siquiera con primacía.

El salón de arte (para exposición y venta) y tienda adjunta de artículos de escritorio, dibujo y pintura abrió sus puertas el 1 de Febrero de 1899 (33). Ya ese

día colgaban de las paredes diversos cuadros de autores cántabros (los más) y foráneos, y sabemos que entre lo expuesto había obras de José Sánchez (34). De ello pudiera deducirse la permanencia de éste en Santander, aunque nos consta que otros artistas españoles (José M^a Bermejo, Francisco Cordero, Díaz Penades, Juan Espina, Ramos Artal, Sánchez Solá, Antonio Santonja, etc.) estaban representados también.

Nada más puedo decir por ahora del tan olvidado pintor al que este artículo evoca. Ignoro las fechas de su nacimiento y óbito, las circunstancias de su formación artística y por qué causas recaló en la capital de la Montaña, permaneciendo en ella al menos una veintena de años, ningún dato poseo acerca de su trayectoria vital... A pesar de estas limitaciones, que quizá puedan irse subsanando en el futuro, creo que las noticias que quedan recogidas y la notable calidad de los pocos cuadros de su mano que conocemos justifican suficientemente su reincorporación, con todos los honores, a la Historia del Arte de la Cantabria decimonónica.



NOTAS

(1) *Boletín de Comercio*, 16 de Julio de 1882.

(2) Seguramente porque la existencia del artista que nos ocupa ha permanecido por completo olvidada hasta el momento presente, Miguel Ángel García Guinca, en su libro *El Palacio de los Marqueses de Comillas (Cantabria) 1878-1899* (Santander, 2004; pág. 145), atribuye los cuadros al pintor madrileño José Sánchez Pescador (al que llama Juan por error).

(3) Vid. *El Aviso*, 15 de Abril de 1874.

(4) Íd., 15 de Abril de 1874.

(5) Íd., 18 de Febrero de 1875.

(6) Íd., 26 de Septiembre de 1876.

(7) El anuncio de esta exposición general en *Boletín de Comercio* de 7 de Junio de 1879. Más detalles en el mismo periódico, número de 24 de Julio siguiente. Tanto la inauguración como la clausura revistieron notable solemnidad. La primera, que resultó “fastuosa, magnífica, nunca más concurrida”, se hizo a las 11,30 de la mañana del 26 de Julio con asistencia de autoridades civiles y militares, comisión del Cabildo Catedral y cuerpo consular, así como abundante público. “El aspecto que presentaba la comitiva, en conjunto, era admirable y cual correspondía a la celebración del gran acontecimiento que tenía lugar”. Hubo discurso de D. Evaristo del Campo, vicepresidente de la junta convocante, apertura oficial de la muestra por el Gobernador Civil, reparto de un estudio sobre ganadería escrito por D. Manuel Varela, música a cargo de la banda del Regimiento de Cuenca, etc. En la clausura, comenzada a las 11,30 de la mañana del lunes 28 y en la que también estaban prácticamente todas las autoridades, tras una conferencia de D. Aurelio López Vidaur se hizo el reparto de premios (vid. *La Voz Montañesa*, 23, 26 y 29 de Julio de 1879, y *Boletín de Comercio*, 27 de Julio de 1879).

(8) El subrayado es mío.

(9) *El Aviso*, 5 de Agosto de 1879. El autor se refiere, aparte de Sánchez, a los pintores Paul Ratier Josse (Lorient -Francia-, 1832-Santander, 1896) y Federico Pérez de la Riva y Pereda (Comillas, 1825-Santander, 1899). Para datos sobre Agavio de Escalante y Prieto (Santander, 1849-íd., 1899), hermano del célebre literato Amós, puede consultarse mi libro *Mariano Pedrero, el ilustrador de Cantabria* (Santander, 2006; pp. 229-232). En cuanto al polifacético Abelardo Unzueta Genel (Santander, 1843-¿?, ¿?), entre otras cosas hábil

dibujante y pintor aficionado, poseo abundante información recopilada que espero dar a conocer más adelante.

(10) *Boletín de Comercio*, 14 de Diciembre de 1879.

(11) *Íd.*, *íd.*

(12) *La Voz Montañesa*, 11 de Diciembre de 1879.

(13) *Íd.*, 20 de Diciembre de 1879.

(14) *Boletín de Comercio*, 21 de Diciembre de 1879.

(15) *El Eco de la Montaña*, 21 de Diciembre de 1879.

(16) *Vid. La Voz Montañesa*, 16, 17, 19, 23, 27 y 28 de Mayo de 1882.

(17) *Íd.*, 27 de Mayo de 1882.

(18) *Boletín de Comercio*, 16 de Julio de 1882.

(19) *Vid. Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio. Exposición de Productos Naturales y Manufacturados de la Provincia de Santander, 1887. Catálogo; Santander, 1887. También El Atlántico, 8 de Julio, 20 y 28 de Agosto y 1 de Septiembre de 1887; El Aviso, 7 y 26 de Julio y 1 de Septiembre de 1887; Boletín de Comercio, 13 de Agosto de 1887; El Correo de Cantabria, 17 de Agosto de 1887; La Verdad, 27 de Julio de 1887, y La Voz Montañesa, 5 de Agosto de 1887.*

(20) *Vid. El Correo de Cantabria*, 2 de Mayo de 1892.

(21) *Vid. La Publicidad*, 16 y 18 de Julio y 20 de Octubre de 1892.

(22) *Vid. El Aviso*, 7 de Julio y 3 de Septiembre de 1892, y *La Publicidad*, 30 de Julio y 2 de Septiembre de 1892.

(23) Naturalmente, no se trataba del conocido ilustrador y caricaturista Francisco Rivero Gil, quien aún no había nacido, sino de su padre, Francisco Rivero Herrería.

(24) Acerca del pintor aficionado Eugenio Villabeitia Isidro puedo aportar algunos datos biográficos, ninguno de carácter artístico. Nació en Santander el 6 de Septiembre de 1864, a las 10 de la mañana, y fue bautizado dos días más tarde en la Catedral por el presbítero Pablo de la Lama y Roiz. Era hijo de Pedro Villabeitia Argaluce, natural de Plencia (Vizcaya), y de Gertrudis Isidro Rosé, venida al mundo en La Cavada. Los abuelos paternos se llamaron Juan y Agustina, y tuvieron su cuna en Gatica y Plencia, respectivamente; los maternos respondieron a los nombres de Antonio y Josefa, de La Cavada y Guarnizo. Los padrinos del futuro artista fueron Pedro Mendicoague y Marcelina Oleaga. El domicilio familiar de los Villabeitia estuvo situado en la céntrica calle de Atarazanas (casi todos los datos anteriores constan en la partida de bautismo, que se conserva en Archivo Diocesano de Santander, libro 6.714, fol. 312, aunque subsano algunos errores que contiene cotejándola con otros registros correspondientes a hermanos). Eugenio falleció prematuramente, a

los 36 años de edad, el 1 de Octubre de 1900. La esquila nos revela que estaba casado con Segunda Gómez y que no tenía hijos, así como que por entonces aún vivían sus padres (vid. *La Atalaya*, 2 de Octubre de 1900). Con anterioridad habían muerto varios hermanos más: Santiago, nacido el 25 de Julio de 1853 y finado el 23 de Abril de 1859 (vid. Archivo Diocesano de Santander, libro 6.705, fol. 374 vto., y libro 6.776, fol. 197); Antonina, cuyo óbito se produjo el 19 de Diciembre de 1863, a sus veintiún meses (vid. íd., libro 6.778, fol. 24); Juan, que vio la luz primera el 27 de Enero de 1867 y falleció el 26 de Marzo de 1868 (vid. íd., libro 6.718, fol. 85, y libro 6.778, fol. 243 vto.; la partida de defunción, equivocadamente, le llama Pedro); un segundo Santiago, quien murió el 24 de Junio de 1.881, teniendo 21 años (vid. *La Voz Montañesa*, 25 de Junio de 1881)... De toda esta prole, el más conocido fue Clemente, que vino al mundo el 22 de Noviembre de 1856, a las 6,30 de la mañana (vid. Archivo Diocesano de Santander, libro 6.708, fol. 92 vto.); llegó a ser capitán mercante y práctico del puerto, y sucumbió a las 4,30 de la tarde del 3 de Noviembre de 1893, en el Muelle de Maliaño, por causa de la explosión del “Cabo Machichaco”. Estaba casado con Juana Rentería Olaquítel, natural de Plencia, de quien le sobrevivieron tres hijos: Raimundo (de 11 años), Miguel y Alberto; tenía su domicilio en la calle de Ruamenor, 14-3º (vid. íd., libro 6.783, pág. 98). Había sido socio activo del célebre Orfeón Cantabria, agrupación musical que organizó solemnes honras fúnebres por el eterno descanso de su alma y las de los demás miembros finados en la catástrofe, las cuales tuvieron efecto en San Francisco el 2 de Diciembre de 1893, a las 10 de la mañana, cantando dicha masa coral en ellas el *Liberame Domine* de Hilarión Eslava (vid. *El Correo de Cantabria*, 1 de Diciembre de 1893).

(25) *El Correo de Cantabria*, 12 de Septiembre de 1892.

(26) Vid. *Boletín de Comercio*, 4 de Agosto de 1892.

(27) *El Aviso*, 14 de Marzo de 1893.

(28) Vid. íd., 18 de Abril y 4 de Mayo de 1893.

(29) Íd., 9 de Mayo de 1.893. Los “remeros y nadadores” a los que alude el suelto son niños desnudos, de carácter alegórico como el resto de la composición.

(30) *Boletín de Comercio*, 10 de Mayo de 1893.

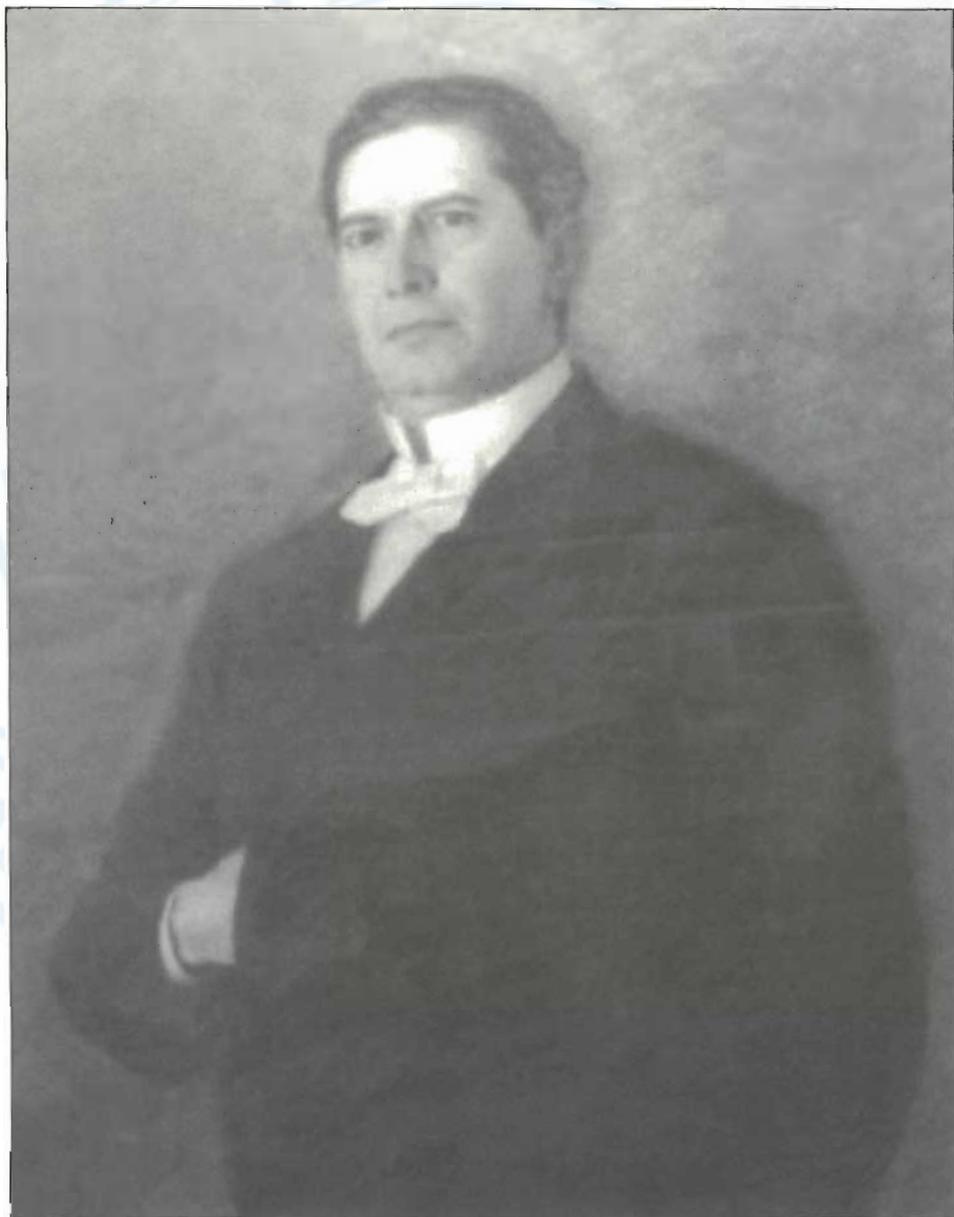
(31) *El Correo de Cantabria*, 10 de Mayo de 1893. A continuación hace la descripción de la obra siguiendo literalmente el texto publicado la víspera por *El Aviso*, que queda trascrito más arriba.

(32) Ignoro, sin embargo, la suerte que hayan podido correr el techo de Avendaño y el óleo de Riancho, de los que no parece quedar rastro en la sede de la Sociedad para la que fueron realizados. Una fotografía de principios del siglo XX que reproduce Paloma Prieto

Gorricho en la pág. 36 de su libro *El Real Club de Regatas de Santander, 1870-2005* (Santander, 2005), en la que puede verse parte del techo pintado por Sánchez, deja contemplar en la pared mayor del mismo salón un gran paisaje que quizá fuera el ejecutado por el pintor de Entrambasmestas, pero hoy se halla en su lugar otro, muy diferente, que por sus características formales está mucho más cerca del estilo de Gomar, aunque el colorido resulta demasiado frío para ser obra del levantino. En cuanto al techo de Avendaño, era descrito por el *Boletín de Comercio* en los términos siguientes: “El asunto del cuadro es mitológico: representa en uno de sus extremos, con feliz composición y correcto dibujo, las alegorías de las artes; en el centro se destaca la alegoría de la marina, cuya figura se titula la estrella del Norte, teniendo a su alrededor los detalles adecuados al símbolo, y debajo el emblema de España. El escudo de la ciudad se destaca en el término, y la matrícula del puerto aparece en un estudio de bonito efecto, combinado con los colores de la bandera nacional, en cuyo centro resalta una soberbia cabeza de león, bien entonada. En el extremo derecho, llama la atención Mercurio, con los atributos del comercio representados por figuras, y en la parte superior, al lado de la matrona, una paloma mensajera con una cinta verde, como una invocación a la paz. La entonación del lienzo es clara, a propósito para el celaje; el estudio de figuras está pensado con arte exquisito y ejecutado con delicadeza, apareciendo aquéllas escorzadas para que, vistas después de colocado el lienzo, se admiren en su posición natural. En suma: la obra revela un trabajo concienzudo, hecho en tiempo brevísimo, y confirma la reputación del señor Avendaño, que está recibiendo con este motivo las felicitaciones y los elogios de los inteligentes” (*Boletín de Comercio*, 4 de Agosto de 1892). Y, por su parte, *El Atlántico* se refería al óleo con las siguientes palabras: “El techo consta de tres cuadros alegóricos perfectamente estudiados, de modo que las tres composiciones se combinan con acertada unidad en el conjunto. El cuadro de la izquierda representa la alegoría de las Artes, con su coronación y la figura de Apolo diestramente ejecutada. La alegoría del centro, una matrona representando la Estrella del Norte, un ancla, un cuaderno de bitácora y otros atributos de la Marina de comercio, un ángel con su salvavidas, la bandera nacional y un león rampante; todo bien pintado y compuesto. Y la de la derecha, del Comercio, tiene un Mercurio de mérito y todos los atributos de la alegoría. El conjunto, como hemos dicho, constituye una obra feliz y de gran empeño, del cual ha salido brillantemente nuestro paisano en pocas semanas de trabajo fecundo, siendo, a no dudarlo, los pinceles como prolongación de los nervios movidos por la fiebre del arte” (*El Atlántico*, 14 de Agosto de 1892).

(33) Vid. *La Atalaya*, 1 de Febrero de 1899, y *El Cantábrico*, 2 de Febrero de 1899.

(34) Vid. *La Atalaya*, 1 de Febrero de 1899; *Boletín de Comercio*, 2 de Febrero de 1899; *El Cantábrico*, 2 de Febrero de 1899, y *El Correo de Cantabria*, 3 de Febrero de 1899.



Retrato de Antonio López y López (fragmento). Comillas, Palacio de Sobrellano.



Retrato de Antonio López y Brú (fragmento). Comillas, Palacio de Sobrellano.



Retrato de Claudio López Brú (fragmento). Comillas, Palacio de Sobrellano.



Techo alegórico (fragmento). Santander, Palacio del Club de Regatas.



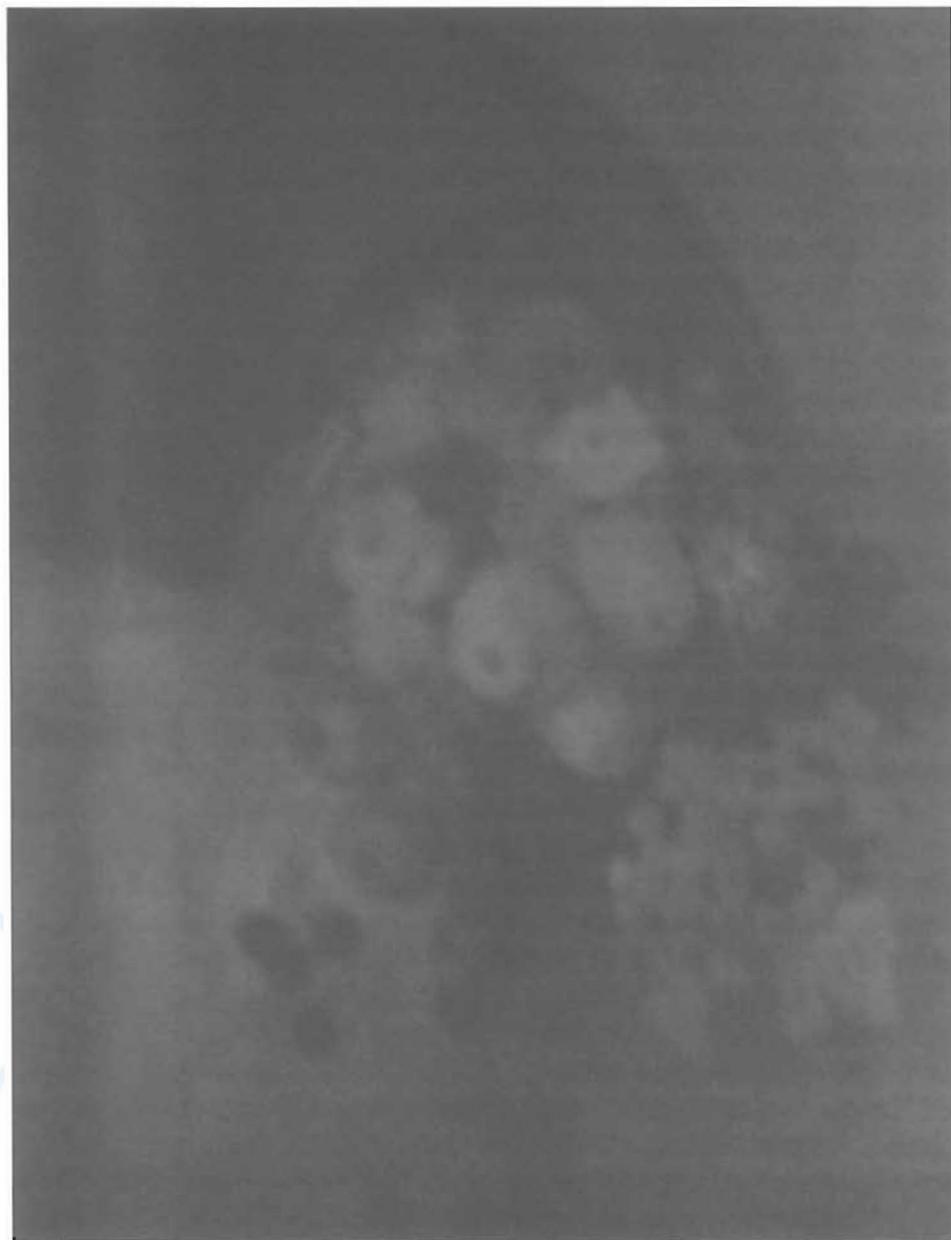
Techo alegórico (fragmento). Santander, Palacio del Club de Regatas.



Techo alegórico (fragmento). Santander, Palacio del Club de Regatas.



Techo alegórico (fragmento). Santander, Palacio del Club de Regatas.



Techo alegórico (fragmento). Santander, Palacio del Club de Regatas.



TRES PERSONAJES PEREDIANOS: EL JÁNDALO, EL INDIANO Y EL RAQUERO

ANTONIO MANUEL RAMOS MARTÍN

Introducción

Pasada ya la celebración del centenario de la muerte del escritor montañés José María de Pereda (Polanco, 1833; Santander, 1906), quisiera aprovechar el sosiego que vuelve tras los actos programados para sacar de entre sus obras a tres tipos netamente peredianos (faltaría el del hidalgo para completar el cuadro), que el autor encontró en la vida real que él se propuso reflejar. Me refiero a los personajes del jándalo, el indiano y el raquero respectivamente.

En grandes rasgos podemos decir que nos encontramos ante seres desarraigados, que por motivos principalmente económicos, han roto con su entorno y llevan una existencia problemática, aunque Pereda se cuida de no cargar las tintas con ellos y huir de un tratamiento cruel o degradante como les gustaría a los escritores naturalistas contemporáneos al autor.

Tanto el jándalo como el indiano son los representantes del emigrante que salen en busca de fortuna, uno hacia el Sur y el otro hacia las Indias. El tercero, en cambio, es un reflejo de la infancia desarraigada, marginal, de vida ociosa y maleante, que, como el pirata de la canción, tiene como única patria la mar, o mejor dicho, el puerto de la ciudad.

Antes de analizar la vida de estos personajes, quisiera indicar que el entorno del que surgen es común a toda la franja cantábrica, desde Galicia hasta el País vasco. Se trataría, pues, de personajes populares que trascienden a la literatura regional con la que se identifica la novela escrita por los autores procedentes de las provincias del Norte. (1)

Como afirmaba Galdós en el discurso de ingreso a la Real Academia Española “Imagen de la vida es la Novela, y el arte de componerla estriba en repro-

ducir los caracteres humanos, las pasiones, las debilidades, lo grande y lo pequeño, las almas y las fisonomías, todo lo espiritual y lo físico que nos constituye y nos rodea, y el lenguaje, que es la marca de raza, y las viviendas, que son el signo de familia, y la vestidura, que diseña los últimos trazos externos de la personalidad: todo esto sin olvidar que debe existir perfecto fiel de balanza entre la exactitud y la belleza de la reproducción”. (2)

En contestación a esta declaración de estilo, decía Menéndez Pelayo a propósito de los primeros pasos de la novela costumbrista: “Pero la observación y la censura festiva de las costumbres nacionales, se había encerrado al principio en marco muy reducido: escenas aisladas, tipos singulares, pinceladas y rasguños, a veces de mano maestra, pero en los cuales, si podía lucir el primor de los detalles, faltaba el alma de la composición, faltaba un tema de valor humano, en cuyo amplio desarrollo pudiesen entrar todos aquellos accidentes pintorescos, sin menoscabo del interés dramático que había de resultar del conflicto de las pasiones y aun de las ideas apasionadas” (54).

Por su parte Pereda, en el discurso de ingreso en la misma institución, definía así la *novela regional*. “Se ha convenido en dar este nombre a aquella cuyo asunto se desenvuelve en una comarca o lugar que tiene vida, caracteres y color propios y distintivos, los cuales entran en la obra como parte principalísima de ella;...” (108).

En las palabras de los tres autores encontramos las claves literarias del siglo XIX, resumen de la evolución de la novela moderna en España, desde su nacimiento hasta el momento de la renovación.

La llamada literatura regionalista de corte costumbrista que se cultiva en España en el último tercio del siglo XIX intenta reflejar la realidad social, económica y política de las distintas comarcas españolas a través de nostálgicas estampas pintorescas y moralizantes cuadros de costumbres.

Común a las literaturas del Norte de España (3) son las obras de temática pesquera, de ambientación rural y urbana, con su incipiente desarrollo mercantil e industrial, que suponen la aparición de nuevas formas de vida, fruto de la sociedad moderna que va emergiendo.

En esta amalgama social que pretendía reflejar la literatura costumbrista, no podía faltar la pintura de los personajes, que, aunque estereotipados en el papel, tenían una existencia real.

El jándalo

Uno de los fenómenos más propios de las regiones norteñas fue el de la emigración. Y el personaje que más novelas ha protagonizado, tanto en aquella época como en posteriores, fue el indiano; el emigrante a América, que tras hacer fortuna vuelve al solar de los mayores a pasar la vejez y a morir en paz, no sin antes realizar alguna obra benéfica en su pueblo natal, al tiempo que hacía ostentación de su fortuna construyéndose un palacete como símbolo de su triunfo económico en tan lejanas tierras.

Pero hay otro personaje, casi desconocido y menos tratado en la literatura, quizás por haber pasado fugazmente, como de puntillas por la historia regional. Me refiero “a los otros, siguiendo con mercantil espíritu el camino de sus antepasados, bajan al mediodía de España, amasan con el sudor del trabajo pequeños capitales, y tornan al valle nativo con el título de *jándalos*”. (4)

Pero antes de iniciar el recorrido de este personaje por los vestigios literarios en la obra de Pereda, empecemos por explicar lo que es. *El Diccionario de la lengua española de la R.A.E.* (5) lo define de la siguiente manera:

Jándalo, la. (De la palabra *andaluz*, pronunciada burlescamente) adj. fam. Aplícase a los andaluces por su pronunciación gutural. Ú.t.c.s. // 2. m. En Castilla, Asturias y otras regiones del Norte, se dice de la persona que ha estado en Andalucía y vuelve con la pronunciación y hábitos de aquella tierra.

Las relaciones entre La Montaña y las tierras del Sur de la Península están ampliamente documentadas, desde la toma de Sevilla (1248) por el almirante de la armada de Castilla Ramón de Bonifaz y Camargo, y la de Cádiz (1262) y su posterior repoblación por habitantes de Santander, Laredo (6), San Vicente y Castro.

Este trasiego de gentes de la Montaña hacia el mediodía (7) ha dado como resultado el personaje pintoresco del jándalo, tratado como tipo literario (8) por primera vez por Pereda en un cuadro costumbrista de su primera época que reunió en el libro *Escenas Montañesas* (1864) (9). En esta sátira escrita en romance, queda establecido el arquetipo de jándalo como el calavera ostentoso que vuelve al pueblo en apariencia de rico: (“Todo un “curro” era el jinete, / a juzgar por su trapío: / faja negra, calañés / y sobre la faja un cinto / con municiones de caza, / pantalón ajustadísimo, / marsellés con más colores / que la túnica de un chino, / y una escopeta,

al arzón / unida por verde cinto.” [281a]) y hablando a la andaluza o en un remedo andaluz (“Misté el jierro en esta nalga: / es cartujano legítimo... / Y aigasté, por lo que sea: / deajo atrás, en el camino, / una recua de jumentos / cargaos con mis equipos” [281b]). Más adelante va desgranando esta nueva lengua exótica por el pueblo:

-Compadre, jasta la vista...

.....

-¡Bien llegado! –Agraesiendo.

Camará..., siempre su amigo;

.....

¡Hacerse a un laíto, niños! (282a)

Junto a esa habla andaluza, el jándalo se adorna con otro elemento flamenco, como es el cante, pues entona rondeñas y macarenas. Y llega al mayor grado de desnaturalización cuando el autor nos indica que había olvidado todo lo que tuviese que ver con su pasado: “todo, todo..., hasta el oficio / y el lenguaje de su pueblo / y el nombre de sus vecinos” (282b).

Pero nuestro falso héroe pronto dejará entrever que debajo de esa apariencia se esconde la existencia de un emigrante pobre que desempeñó duros trabajos y padeció inhumanos sufrimientos. Gastado todo el dinero que pudo ahorrar en franquachelas, tiene que vender hasta el caballo.

A partir de aquí se inicia un proceso de recuperación personal, de vuelta a su natural montañés, que el autor cifra en la lengua que lo identifica como miembro de una comunidad “natural” y no postiza: “Ya no habló más en caló / en medio de sus vecinos, / (...) / Dejó, en fin, su mixtura jerga / de andaluz muy corrompido, / y volvió a adoptar de plano / su propio lenguaje antiguo.” [283a-b]).

Llegamos al final del romance, a la escena más humillante para el hijo pródigo, pues no le queda más remedio que confesar su triste vida de sufrimientos y trabajos en Puerto Real (Cádiz), donde estuvo “Tres años vendiendo vino / y llevando garrotazos / de padre y muy señor mío; / que sacó seiscientos reales / por todo producto líquido” (283b).

Pero no se contenta con esto el autor, sino que, como cierre al cuadro que nos ha pintado, nos narra brevemente la salida del jándalo de su pueblo, como antítesis de la entrada triunfal, “montado sobre un borrico, / para volver a la tierra / de la viña y del olivo” (283b).

La segunda vez que Pereda trata, de manera más benévola, al personaje del jándalo será en la novela breve *Blasones y talegas* (10), que reúne en *Tipos y paisajes* (1871). En esta obrita contraponen dos prototipos montañoses: de un lado el hidalgo arruinado don Robustiano Tres-Solares y de la Calzada, y de otro, el rico plebeyo don Toribio Mazorcas (a) “Zancajos”.

De este nos cuenta el autor que “Fuese en sus mocedades a probar suerte en Andalucía, y allí, fregando la mugre del mostrador de un amo avaro y cruel, supo ahorrar y aprender lo suficiente para establecerse de cuenta propia en una taberna al cabo de algunos años de esclavitud y de sufrimientos indecibles. Poco a poco la taberna llegó a ser bodega; y cuando el jándalo cumplió medio siglo, podía alabarse de contar muchos menos años que pares de talegas” (397a).

Como vemos, se repiten las características que desde el principio ya identifican al jándalo: se emplea en el negocio de los vinos, padece la crueldad del amo y sufre una vida llena de penalidades. Lo que le distingue es el haber hecho fortuna, y como el indiano, vuelve a la *tierruca* a establecerse definitivamente, apego que mostraría siempre pues casó con una moza del lugar y visitaba el pueblo una vez cada cuatro años.

Pero el deseo y la ambición más profundos de este “jandalillo aceitunero” es la de casar a su hijo Antón con Verónica, la “solariega pobre”, y de esa manera “apuntalar las fachadas de su palacio con los montones de ochentines ganados en la taberna de Sevilla” (470a). Y, de paso, pintar los blasones gracias a las talegas.

El tercer jándalo, el protagonista de la novela *La puchera* (11) (1889), es don Baltasar Gómez de la Tejera, (a) el Berrugo o Tasaín, el de Megañas. Este personaje, receloso, avaro y supersticioso, “se largó a Sevilla, sin otro amparo que sus buenos propósitos de hacerse rico de cualquier modo, y la esperanza levísima de que un “jándalo” pudiente que estaba a la sazón por allá y era natural del mismo Robleces, le buscara una taberna en que acomodarse por de pronto.

“Cómo se las compuso Tasaín entonces, cuando aún aquellos eran tiempos en que la carrera de jándalo tenía aquí muchos golosos, porque daba buenos dineros, nadie lo supo jamás; ni tampoco se supo a ciencia cierta en qué ganó más adelante lo muchísimo que tenía, en opinión de las gentes...” (1776a).

De nuevo tenemos al campesino pobre que emigra a Andalucía donde lleva una vida de sacrificio y de trabajos en negocios relacionados con los vinos, de vida austera y gran ahorrador que le permitirá comprar cuantas tierras se pongan a la venta en el pueblo, a donde volverá a asentarse al cabo de veinte años fuera. Y aquí

la excepción hasta ahora, pues se presentó en Robleces “modestamente vestido y sin pizca de aquella bambolla relumbrante con que solían llegar al pueblo nativo los jándalos montañeses, aunque no trajeran más que lo puesto y lo que decían haber derramado por el camino en onzas de oro y en pañuelos de seda” (1776b). (12)

Las últimas apariciones peredianas del personaje serán, muy de refilón, en *Peñas arriba* (1895) (13). En esta última novela aparece la hija menor de don Pedro Nolasco, Mari Pepa, “viuda de un jándalo rico, que se murió a los dos años de casado” (2312b). (14)

Pero la referencia más directa es a la vez la más dramática y descarnada, como si mostrase la otra cara de una misma circunstancia que, como veremos más adelante, aportará una nueva faceta en el tratamiento del personaje. Me refiero a los hermanos Gómez de Pomar, sobrinos de don Celso de Tablanca; dos perdularios borrachines que tras malvender sus posesiones desaparecieron “y se supo que andaban por Andalucía buscándose el modo de vivir como el diablo les daba a entender” (2328a). También estos jándalos degradados volverán al refugio seguro del valle a llevar una existencia marginal.

Vemos, pues, cómo el jándalo en Pereda es un personaje que busca volver a su lugar de origen, mostrando a sus convecinos que ha hecho fortuna, dando muestras de una ostentación que puede ser real, aunque lo normal es que sea falsa. Pero ya no tienen la afectación y los hábitos lingüísticos del primer tipo, el que pintara en su primera etapa, aunque conserve muchos rasgos que se repetirán en posteriores apariciones. (15)

El indiano

El indiano es, sin lugar a duda, el más asiduo protagonista de la novela española de los dos últimos siglos, por no decir de toda la literatura, y no solo en obras de autores septentrionales (16). Y, a su vez, es el personaje contemporáneo más estudiado en sus más variadas facetas y motivos (17). Podemos decir que la simbiosis de lo peninsular con lo americano tiene como resultado al indiano.

En el Norte, un simple viaje por cualquiera de sus valles nos servirá para tener una idea de la trascendental importancia de estos personajes y de su vivo recuerdo, que aún hoy en día permanece.

Las especiales dificultades económicas por las que atraviesa la sociedad agraria del Norte de España nos permiten comprender que la única salida hacia una vida más decorosa era la de la emigración (18). Bien al Sur, a donde dirigirán sus pasos

los jándalos, bien a las Indias, donde poder hacer las Américas. Hasta tal punto, en ocasiones, estos dos personajes llevan una vida tan semejante de penalidades y ambiciones, que no es raro que se lleguen a dar casos de jándalos convertidos en indianos, por ser América una tierra más propicia para enriquecerse. (19)

En el cuadro *A las Indias*, del citado libro *Escenas Montañesas*, queda esbozado este personaje, tratado con ternura por referirse a un muchacho, Andrés, que cifra todas sus esperanzas de enriquecimiento emigrando a La Habana. Espoleado por el ejemplo de don Damián, el indiano rico de la aldea, decide emigrar, pues “su único anhelo es la independenciam con un “don” y mucho dinero” (20). La única ayuda que lleva, verdadero amuleto de la suerte a la que se aferra, es la recomendación que le proporciona el indiano don Damián. Al contraponerlo con la ventaja que llevó este cuando emigró (“había ido a América muy bien recomendado y con una educación bastante más esmerada que la que llevan ordinariamente a aquellas envidiadas regiones los pobres montañeses”) (21), podemos ya suponer cuál será el destino del chiquillo.

En este relato fundacional de Pereda, se acrisolan todas las ideas que sobre este personaje desarrollará en sus obras posteriores. Ni que decir tiene que en todas las ocasiones en las que trata al personaje, Pereda se propone combatir “la plaga de la emigración que la despuebla” (22). Cuando alaba de sus paisanos “la honradez, constancia y laboriosidad”, a los que no les importa pasar calamidades y arriesgar con tal de conseguir los soñados “ricos dones”(207a), lo que pretende el narrador es dirigir ese tremendo esfuerzo en mejorar su tierra y trabajar por ella, pues no la considera infértil (23). De ahí el colofón del cuadro, la copla popular que motiva la emigración.

A las Indias van los hombres,
a las Indias por ganar:
las Indias aquí las tienen
si quisieran trabajar.

Dado que el mal ya está hecho, solo le queda al autor consignar esa realidad en sus escritos, y en esta primera pieccecita dejará perfilados los rasgos principales que matizará en posteriores indianos.

El personaje que más ha transcendido es el del indiano benefactor y solidario, tanto con el pueblo como con su familia. Este es el personaje que más ha calado en la sociedad, y que se muestra como prototipo del nuevo rico al que se le rela-

ciona con numerosos actos filantrópicos (24). Es el caso de don Damián de la Fuente, benefactor de familiares, del pueblo, y que no solo da consejos y recomendaciones a Andrés, sino que le pagará el pasaje a América.

Pero otros indianos aparecerán por alusiones en la conversación entre Nisca y su marido, Nardo, los padres del joven Andrés, en una escena de emotiva congoja. Es la discusión sobre el viaje a América de su hijo, en la que se destapa el verdadero temor y drama de la emigración: los casos de aquellos cuyas supuestas fortunas no sirvieron para sacar de pobres a los familiares que quedaron en la aldea, y, lo que es más triste, aquellos que murieron de enfermedades o en la más absoluta de las miserias, o los que acabaron con sus huesos entre rejas. Como vemos, el indiano que retrata Pereda será un personaje que se bandea entre la riqueza y su ostentación, y la pobreza y su vinculación con la delincuencia.

Una mezcla de estos dos tipos será el protagonista de la novelita *Oros son triunfos* (25) del volumen *Bocetos al temple* (1876). A pesar de algunos cambios, los indianos de la novela calcan los estereotipos del modelo inicial. César, un pobre muchacho de aldea, va a la ciudad a emplearse en el negocio de su tío don Serapio, un rico comerciante. Del trato continuado con la prima Enriqueta, surgirá la pasión y, para evitar tan desigual matrimonio, doña Sabina sugiere a su marido que lo envíe con recomendaciones a La Habana, donde tiene corresponsales. Ante estos hechos, el joven, como nuevo Diego Marcilla, jurará que se enriquecerá y volverá para casarse con su prima. Esta pretensión es la que aprovecha el autor para repetir la cantinela de que en su propia Patria podía llegar a conseguir la posición social que anhela en su viaje (528b). Claro que Pereda olvida que a César lo emigran.

En lo que el joven va labrando la fortuna prometida entre La Habana y Méjico, un indiano ostentoso llama la atención a la sociedad de la capital, Pereda incluido, que aprovechará la ocasión para pintarnos al prototipo de indiano. (26)

Don Romualdo Esquilmo, que de esta manera se presenta, es un personaje misterioso (27), viejo de sesenta años que viene a casarse con una mujer del lugar, lo que le obliga a pavonearse delante de las damas, ya sea en el teatro ya sea durante los paseos en carro o a caballo por la ciudad. De tanto pregonar la mercancía este Pluto transatlántico, acabará casándose con Enriqueta, a pesar del desagrado de esta, que tomará la boda como un sacrificio por su padre arruinado: la novia es ofrecida como pago por los intereses a la elevada cantidad de dinero que el indiano ha depositado en las arcas del negocio, al tiempo que saneaba las cuentas.

La maledicencia de la población no tardará en caer sobre su persona y el origen de su fortuna.

“Que el novio era un cerdo, y, además, un ladrón que había estado en presidio; que por no tener nada suyo, hasta llevaba postizos el pelo, los dientes, media nalga y toda la nariz; que olía mal y no podía verse limpio de sarna; que de un momento a otro le embargarían el caudal y le enviarían a Ceuta, de donde se escapó para ir a América...”. (28)

Idea que se extiende sobre cualquier indiano rico. La misma que le rondará al lector a partir de este momento.

Entre tanto, el joven César ha hecho su fortuna correspondiente y la ha perdido a manos de un estafador llamado Cleofás Araña, un indiano mallorquín perseguido en varios países por los delitos cometidos. Emprende un largo viaje en su búsqueda para recuperar el montante del dinero perdido, recorriendo Estados Unidos e Inglaterra, de donde se dirigirá a su ciudad para visitar a sus tíos y a su prima. ¡Cuál no será su sorpresa al encontrar al estafador mudado de nombre y convertido en su pariente! De nuevo aprovecha la escena el autor para repartirse ración de crítica a cada uno de los indianos que se ven cara a cara. A don Romualdo por su pretensión de ser estimado socialmente (al tiempo que vapulea los matrimonios de conveniencia). A César su ambición, por lo que le está bien empleado el engaño en el supuesto negocio de las minas con el que le estafó don Cleofás-Romualdo, por caer en las tentaciones de ganar dinero.

Finalmente, todo se resolverá de una manera bien sencilla: César recupera su dinero y regresará a América, al tiempo que Romualdo disfrutará de su nueva situación social que le ha otorgado el matrimonio.

La novela por excelencia en la que se alza con el protagonismo el indiano es *Don Gonzalo González de la Gonzalera* (1879). El origen y destino vitales del personaje son comunes a todos los indianos: muchacho pobre de aldea que emigra para labrarse un futuro digno y amasar una fortuna, que consigue a base de sacrificio en un colmado durante veinte años (29), y con la que regresar a su aldea a vivir de rentas y casar con una mujer del pueblo para ganarse un puesto destacado en la sociedad tradicional.

La obra presenta una estructura de novela de tesis: las nefastas consecuencias de la actitud revolucionaria de un indiano movido por el rencor hacia la clase alta

que lo desprecia y en la que no haya acomodo. Para conseguir sus fines se apoyará en la clase baja que él desprecia y de la que él salió gracias a su trabajo en América.

Ya desde el comienzo se nos muestra la preferencia del autor, por boca de don Román, patriarca del pueblo, hacia un tipo de indianos, aquellos que impulsan el desarrollo de la región, mientras desprecia al resto por considerarlos perniciosos para la sociedad. Uno de estos será don Gonzalo.

“-¡Qué pocos son! Grandes, inmensos beneficios debe esta provincia al dinero de América; hijos cuenta entre los que allá labraron su fortuna, que son verdaderas glorias, no ya de sus familias, sino de su patria; pero ¡qué caro lo ha pagado ésta! Con el ejemplo de estos hombres, que yo admiro y pongo sobre mi cabeza, ¡cuánto iluso ha perecido en el mayor desamparo, y cuánto mentecato ha vuelto sin fe, sin conciencia, sin afectos, corrompido el corazón e inculto el entendimiento!...(791a).

La acción de la novela discurre en Coteruco, pueblo apacible regido por un hidalgo ilustrado que trae los progresos al campo, pero que ya conoce la nueva situación que provoca la emigración a América y su consiguiente consecuencia, el surgimiento de una nueva clase social adinerada, la burguesía indiana (30). Ante su empuje y la consiguiente transformación que se producirá en el pueblo, a don Román no le quedará otra salida que abandonar el lugar y buscar un seguro refugio en la ciudad.

El comportamiento de este indiano será el propio de los de su clase y condición: gusto por la ostentación, deseo de ser considerado en el pueblo y búsqueda de un casamiento que lo encumbre. De nuevo el deseo y el gusto por la ostentación y el lujo como motor de la emigración (31). En el caso de don Gonzalo, como la de otros muchos que han dejado su huella imborrable en numerosos valles montañoses, será la de edificarse una casa propia de indianos.

“La tercera casa, en alto también, aunque no tanto como la solariega, y mucho más que de ella al Mediodía, es nueva, flamante, y se alza sobre tres arcos, no rebajados, sino gibosos, de asperón tizado de amarillo chocolate; y a todo lo largo de su fachada principal, construida de la misma piedra, corre un balcón de hierro, formando sus balaustres grotescas canastillas y entrelazadas parábolas y volutas, con tres huecos pintados de verde esmeralda, festoneados de blanco. Sobre el

tejado se levanta un mirador o linterna, y sobre ésta una fragata de hierro, cuyo bauprés tiene el encargo, aunque rara vez le cumple por la pesadez del artefacto, de marcar la dirección del viento. Delante de la casa hay un jardincillo, tan pobre como presuntuoso, circuído de una serie de venablos, pues a lanzas no llegan, mal forjados por el herrero vecino, y enfilados entre dos llantas débiles y mal avenidas” (784b).

Coincidente con otros indianos peredianos es el viajar y ver mundo, visitando Estados Unidos e Inglaterra, “para cepillar un tanto la persona y a tomar los aires del día y la sustancia del saber de los tiempos” (813b). Con este lustre pretenderá modernizar el pueblo.

A partir de esta novela, la aparición del indiano irá decayendo hasta ser insignificante, como si el autor le hubiera condenado. Y lo más importante para nuestro estudio, irá mostrando su existencia más errática y menos atractiva. Es la representación del indiano que fracasa en su intento de enriquecerse y vuelve como se fue, o lo muestra condenado a una vida marginal.

Al primero de estos tipos pertenece el indiano Tomás Quicanes de la novela *La puchera*. Su aparición inesperada en la celebración de la misa el día de San Roque, patrón del pueblo, y, sobre todo, el porte distinguido, la vestimenta tan elegante y el centelleo de alguna relumbrante joya son lo que más ha llamado la atención del pueblo reunido en la iglesia. Se trata de nuevo de un indiano que ha reunido una mediana fortuna, con la que vivir humildemente en su lugar de origen.

“(…) soy Tomás Quicanes, el sobrino del mayorazgo de Robleces. Fui a La Habana; trabajé veinte años allí, procurando repartir bien lo que ganaba entre el regalo del cuerpo y el del espíritu, a lo cual debo esta poca luz que traigo en la cabeza; es decir, porque no se tome a tonta vanidad, el no volver tan a oscuras y tan como salí de aquí. Agéncieme honradamente un capitalito; un pasar: vamos, para la puchera, como se dice por acá, y víneme resuelto a comerla sosegadamente en la tierra, después de haber corrido una buena porción del mundo que no conocía” (1866b).

Los dos tipos de personajes que estamos estudiando se han dado cita en una misma novela; el jándalo don Baltasar y el indiano Tomás. Pero en esta ocasión el indiano será tratado con benevolencia por parte de Pereda, no así el jándalo.

Tomás, que en un principio muestra interés por comprar la casa donde vive don Baltasar, por haber sido de su familia, acabará enamorándose de la hija del jándalo, doña Inés, con lo que, de nuevo se cumple el sueño del indiano que regresa en busca de mujer. Pero antes de pasar adelante, el indiano debe confesar a su amada su verdadera condición: “yo vine a este pueblo y me presenté en esta casa haciendo una ostentación ridícula..., infame, de una riqueza que no tenía, que no tengo...” (1910b).

Se trata de un farsante, de un cazadotes que enterado de la riqueza de don Baltasar, pretende realizar un casamiento ventajoso. Y para ello nada mejor que representar su aparente condición de indiano rico con la puesta en escena correspondiente.

“ (...) me vestí de indiano de pacotilla rico y estrepitoso; me llené de batista almidonada, de colgajos y relumbrones de paños finos y relucientes y de perfumes de mucho alcance (...) vine y plantéme donde me viste, en la persuasión bien fundada de que, entre estas gentes sencillas, cuanto mayor fuera mi estruendo, mayor sería su admiración... y la tuya” (1911a).

Este es primer caso novelado de un indiano que vuelve “con un puñado de oro por todo caudal ahorrado”. (32)

El escalón más bajo en la gradación del indiano se encuentra en un personaje de la novela *Peñas arriba* (1895) de quien no se dará ni su nombre. Este personaje es un baratijero que encandila y engaña a Facia, la sirvienta de don Celso, el señor de Tablanca, con “las lisonjas, los chicoleos” y rondándola de noche cantando “unas coplas *finas* al son de una guitarra, *que propiamente hablaba en sus manos*” (2296a).

Tras un breve noviazgo, se casarán, y el baratijero no tardará ni un año en huir del pueblo. Al poco tiempo se descubre que este personaje es el capitán de una banda de delincuentes que se dedican al robo y la extorsión, como fue el robo sacrilego a una iglesia en la que hieren al sacristán, fechoría por la que le busca la Guardia Civil. Pero aún hay más, pues este baratijero estaba casado “en otras tres o cuatro parroquias más de España y sus Indias, según resultaba de sus antecedentes procesales” (2297a).

Hasta aquí el relato del personaje queda en suspense, pues

“Del pícaro fugitivo sólo volvió a saberse que anduvo por las Repúblicas de América, recién escapado de España, y se le daba por muerto muchos años hacía o arrastrando una cadena” (2296a).

Este indiano, que ya había iniciado la carrera delictiva en su patria, prosigue en tierras americanas, donde “llegó a verse hasta en cadenas, años y años” (2399b). De nuevo en Tablanca, vive escondido en el monte, preparando, junto a sus compinches los hermanos Gómez de Pomar, el robo en casa de don Celso, la misma noche de su agonía y muerte. Igual fin que encontraron los malhechores en esa noche de temporal.

La última alusión al indiano la encontramos en *Pachín González* (1896). En esta ocasión el indiano se queda en puerto y no embarcará jamás. La catástrofe del vapor Cabo Machichaco le hace recapacitar sobre los sufrimientos de la emigración y decidirá permanecer en su tierra, con lo que parece que el autor ha conseguido su objetivo en uno de sus personajes: permanecer en su tierra y hacer de ella las Indias. Se cierra con esta novela el círculo narrativo que parte con la salida hacia América, continúa con la degradación de la galería de personajes indianos y termina con la renuncia a emigrar de un futuro candidato que ha recapacitado sobre su destino.

El raquero

El personaje del raquero es eminentemente local, un verdadero tipo santanderino sin igual en otras localidades (33), propio, en tiempos de Pereda, de una calle, la Calle Alta, aunque no la única. Pero, antes de profundizar en el personaje literario, conviene hacer un repaso a su significado y origen.

La primera edición del diccionario de la RAE que registra esta entrada corresponde a la del año 1884, y lo define de esta manera:

Raquero,ra. adj. Dícese del buque ó de la embarcación pequeña que va pirateando ó robando por las costas. // m. El que se ocupa en andar al raque. // Ratero de puertos y costas.

A su vez, dicha edición explica así el significado de raque:

Raque. m. Acto de recoger fraudulentamente los objetos perdidos en las costas por algún naufragio. *Andar, ir al RAQUE.*

La siguiente edición del diccionario de la RAE del año 1899 amplía la información de raque, al incluir la etimología del término.

Raque. (Del al. *Wrack*, naufragio, resto de un naufragio.) m. Acto de recoger los objetos perdidos en las costas por algún naufragio. *Andar, ir, al RAQUE.* (34)

Nada que ver lo anteriormente señalado con la evolución etimológica que aporta Pereda:

“La palabra “raquero” viene del verbo “raquear”; y éste, a su vez, aunque con enérgica protesta de mi tipo, del latino “rapio”, “is”, que significa “tomar lo ajeno contra la voluntad de su dueño”. (35)

El tipo del raquero hace su aparición en el mundo literario en la colección de *Escenas montaÑesas* (1864), al igual que el jándalo y el indiano. Este librito será el embrión de posteriores novelas que ampliarán y desarrollarán los mismos temas y personajes. En este caso, el esbozo de *El raquero* dará como fruto el cuadro de *Sotileza*.

Estos raqueros, muchachos de corta edad, más que tipos, son personajes en ciernes, viven una etapa del desarrollo humano hasta transformarse en otros personajes típicamente peredianos, los marineros. Son, como si dijéramos, el banco de alevines que acabarán siendo bancada de marineros.

Los relatos protagonizados por raqueros son claros ejemplos de obras de tinte naturalista, en los que la herencia social y el ambiente degradado en el que sobreviven los personajes les marcará irremisiblemente, aunque el final regenerador vendrá por el propio devenir humano y la evolución de la ciudad. El determinismo parte del origen social, económico y geográfico del raquero.

“El raquero de pura raza nace precisamente en la calle Alta o en la de la Mar.”

“Cafetera [protagonista de *El raquero*] nació en la calle Alta, del legítimo matrimonio del tío Magano y de la tía Carpa, pescador el uno y sardinera la otra. Ya ustedes ven que para raquero no podía tener más blasonada ejecutoria”. (36)

Esta presentación sirve igualmente para otros raqueros, como los protagonistas de *Sotileza*, *Muerto*, *Sula*, *Cole* o la protagonista femenina *Silda*. La excepción a este determinismo social, que no ambiental, si tomamos el ambiente marinero como tal, será Andrés, el hijo del capitán de barco mercante, que siente inclinación por el modo de vida de los raqueros. (37)

El destino que depara a estos muchachos será la vida en la calle, a medio camino entre la marginalidad y la delincuencia, pues hartos del maltrato familiar y de una mísera vida, decidirán un día huir de casa y buscar refugio en el muelle, “gran teatro de sus futuras operaciones” (38). Es de notar que aquí Pereda, movido

por su ideología conservadora, salvará a Silda, protagonista de *Sotileza*, de dormir en una barquía, pues encontrará acogida en la casa de la pareja de pescadores Mechelín y Sidora.

En cuanto a su modo de vida, este será el robo de todo tipo de objetos que puedan encontrar en el muelle y que posteriormente llevarán a vender. Las exiguas ganancias de lo robado las gastarán en tabaco y bebida, a lo que son bastante aficionados. De nuevo vemos que hay una excepción a la regla de los raqueros, Silda.

“Es de advertir que Silda, aunque asistía a todas las empresas y a todos los juegos de la pillería del Muelle-Anaos, rara vez tomaba parte en ellos más que con la atención; no por virtud seguramente, sino porque era de ese barro: una naturaleza fría y muy metida en sí. Sabía dónde se “ufaba” el cobre, y el cacao, y el azúcar, y de qué manera, y dónde se vendía impunemente, y a qué precio”. (39)

El final que les espera a todos ellos será el trabajo en la mar, dejando paso a nuevos raqueros que seguirán sus pasos en el muelle. Así ocurre en la novela *Sotileza*, cuyos protagonistas entrarán en el gremio de los pescadores.

“Cole era un pescador valiente y entendido, que años atrás fue un pillete que el lector conoció, con el mismo nombre, en casa del padre Apolinar. No son raros tales casos entre los mareantes santanderinos. Díganlo, sin salirnos del término de nuestro relato, Guarín, Toletes y Surbia, otros tres raqueros transformados con los años en pescadores de empuje y de vergüenza”. (40)

Otros tendrán peor suerte. Cafetera y sus amigos de *El raquero* pasarán por la cárcel y cumplirán tres años de servicio en una carraca, antes de volver a casa y comprobar los cambios que se han operado en la ciudad. Muergo, de *Sotileza*, morirá ahogado en un naufragio provocado por una galerna que se desata cuando están faenando.

Llegados a este punto solo nos queda recoger velas y ordenar el aparejo. Los distintos aspectos de la vida marinera encuentran en Pereda al autor que mejor los refleja en sus escritos (*El raquero*, *A las Indias*, *La leva*, “*Un marino*”, *El fin de una raza*, *Pachín González*), que los presenta al lector a modo de friso, de manera que unidos unos con otros componen *Sotileza*, la crónica de una ciudad portuaria (41), y, en concreto, de los aspectos de la vida de los hombre de la mar: el viaje aventu-

rero del indiano, el servicio a la marina a través de la leva, o las tragedias que suceden en la mar. En el caso que nos ocupa, el raquero es quizás la aportación más original, pues no se encuentra en otras literaturas del país. Estos personajes picarescos, harapientos, de vida semisalvaje, que forman bandas dedicadas al robo; fumadores, bebedores y jugadores de cartas, representan la nostalgia de una infancia en libertad, previa al paso a la edad adulta, al enfrentamiento con los épicos trabajos y riesgos de la mar. Porque, como dice Pereda con sincera nostalgia, “el Muelle de las Naos, efecto de su libérrimo gobierno, ha sido siempre, para los hijos de Santander, el teatro de sus proezas infantiles. (...) allí, en una palabra, nos entregábamos de lleno a las exigencias de la edad”. (42)

NOTAS

(1) A este respecto son elocuentes las palabras del profesor José Ignacio Ferreras: “En realidad existe la manía, en la Historia de la Literatura, de apodarar como regionales las novelas que no ocurren en Madrid, es decir, las que son capaces de reconstruir universos no urbanos, para ser más exactos; pero si esto es así, habría que llamar novelas urbanas a las que se encuentran en el caso contrario, cosa que no se hace. El apelativo *realistas* se refiere a la problemática de la novela; “regionalista o urbana” solamente al tema, a los universos novelescos.” En “La prosa en el siglo XIX”, *Historia de la Literatura Española*, coordinada por J.M^a. Díez Borque, ed. Taurus, col. Persiles n^o 118, Tomo III, siglos XVIII y XIX, Madrid, 1982, págs. 411-412.

En esa labor de dignificación de la novela de Pereda se encuentra Juan Luis Alborg en la *Historia de la Literatura Española. Realismo y Naturalismo. La novela*. Vol. V, primera parte, ed. Gredos, Madrid, 1996. El espacio dedicado a Pereda ocupa las páginas 589-742. Buena parte del estudio es una crítica constante e implacable al estudio, que considera injusto, de la obra de Pereda a manos de José Fernández Montesinos en *Pereda o la novela idilio*.

(2) Menéndez Pelayo, Pereda, Pérez Galdós. *Discursos leídos ante la Real Academia Española*. Est. Tip. De la viuda e hijos de Tello, Madrid, 1897, págs. 11-12.

(3) García Castañeda, Salvador. “La tradición costumbrista en Cantabria: la mar, la ciudad y el campo”. *Ínsula*, n^o. 637, enero, 2000, págs. 11-13.

(4) Amador de los Ríos, Rodrigo. *España. Sus monumentos y artes. Su naturaleza e*

historia. Santander. Barcelona, establecimiento tipográfico “Artes y letras”, 1891, carta-preámbulo VIII. Este es el primer libro en el que aparecen citados los personajes del jándalo y del indiano. Vid. el capítulo VIII dedicado a las costumbres montaÑesas (págs. 254-259). Las citas las toma del libro de Amós de Escalante *Costas y montaÑas*. Diario de un caminante. Véase infra.

La última aparición en la literatura española del personaje del jándalo podemos encontrarla en la novela histórica ambientada en el Cádiz de principios del siglo XIX, *Un siglo llama a la puerta*, de Ramón Solís, ed. Bruguera, Barcelona, 1974. En la pág. 29 aparece Sabañones, un montaÑés que regenta por contrata La Casa de la Camorra, “lugar de reunión de los comerciantes gaditanos acomodados” que contaba con “biblioteca, sala de lectura, amplia sala de billar y varias mesas de juego”.

(5) El término se registra por primera vez en el DRAE, quinta edición (1817) y lo define de la siguiente manera: “**Jándalo, la**. Adj. Que se aplica al modo de andar y hablar afectado de los andaluces. Es voz familiar que se usa comunmente para notarles la pronunciación fuerte ó demasíadamente gutural de la *h*. Úsase tambien como sustantivo. *Vox, qua baeticorum dialectus asperior notatur*”.

Más acorde con el personaje literario y su sentido actual es la definición que da la *Enciclopedia universal*, Espasa Calpe, Madrid, 1926. “**Jándalo**. m. Sant. MontaÑés que ha estado en Andalucía y vuelve con la pronunciación y hábitos de aquella tierra”.

(6) Recuerdo de esa vinculación de los hidalgos montaÑeses con el Sur, vid. Miguel de Cervantes. *El Quijote*. Ed. Crítica, Madrid, 1998. En el cap. XIII, (págs. 142-143) aparece el personaje de Vivaldo, que en conversación con D. Quijote se hace pasar por hidalgo montaÑés, del linaje de los Cachopines de Laredo, que se dirige a Sevilla. Más adelante, cap. XIV (pág. 157), terminada la escena, burlonamente “le rogaron se viniese con ellos a Sevilla, por ser lugar tan acomodado a hallar aventuras, que en cada calle y tras cada esquina se ofrecen más que en otro alguno”.

(7) Este constante viaje de *foramontanos* hacia las tierras del interior puede explicar la pervivencia de tradiciones orales y relatos mitológicos emparentados con Cantabria, como la sirena, la anjana y el ojáncano de las Sierra de Cáceres, y no por efecto de la trashumancia como sostiene Fernando Flores del Manzano en *Mitos y leyendas de tradición oral en la Alta Extremadura*, Editora Regional de Extremadura, Badajoz, 1988.

En Ciudad Real recoge Julio Camarena el cuento La madre ojanca. Vid. Julio Camarena y Maxime Chevalier. *Catálogo tipológico del cuento folklórico español. Cuentos maravillosos*. Ed. Gredos, Madrid, 1995, págs. 134-135.

(8) La primcra noticia sobre el jándalo se debe a J. López de Bustamante,

“Costumbres provinciales. El jándalo”. *Revista literaria. El español*. 1845, págs. 231-239. En este artículo queda pintado con todas sus características esenciales que luego aprovecharía Pereda. Para más información vid. Rubio Jiménez, Jesús. “Onomástica valleinclaniana: el jándalo”. *Boletín de la Biblioteca Menéndez Pelayo*. LXX, 1994, págs. 185-201.

Para las relaciones con otros personajes similares vid. José Manuel González Herrán. “Rosalia y Pereda, costumbristas: el cadiceño y el jándalo”. *En Actas do congreso internacional de estudios sobre Rosalia de Castro e o seu tempo*. Universidad de Santiago de Compostela, 1996, págs. 435-447.

(9) *El jándalo*, en *Escenas montańesas*, Obras Completas, estudio preliminar de José María de Cossío, Madrid, Aguilar, 1945, 4ª ed., págs 280-283. En adelante cito esta obra.

(10) O.C., págs. 389-425.

(11) O.C., págs. 1759-1937. Vid para este y otros temas la documentadísima edición de Laureano Bonet: José María de Pereda, *La puchera*, ed. Castalia, Madrid, 1980.

(12) Esta imagen estereotipada del jándalo farsante que se presenta ricamente ataviado está presente en la misma obra con la aparición del indiano Tomás Quicanes el día de la fiesta de San Roque, patrón del pueblo, en el altar mayor. Dirigiéndose a don Baltasar le llegará a decir: “¿No le pasó a usted por la cabeza la aprensión de que yo era un farsante presuntuoso que elegía aquel sitio para lucir la persona, como los jándalos de otros tiempos?” (pág. 1865*b*). Reconociendo al final ante Inés, la hija de “el sevillano”, de quien está enamorado, que aquella ostentación ridícula era “una bambolla jandalesca e imperdonable”(pág. 1910*b*). Ver infra.

El apelativo de “sevillano” apenas se usará para denominar a estos emigrantes del Sur. El único testimonio es el de Ángel de los Ríos que dice: “aún van muchos de esta tierra al Andalucía, y son llamados *sevillanos*, aunque vayan á Cádiz, San Fernando, Jerez, ó San Lúcar.” Recogido en el libro *De Cantabria*, VVAA, Santander, imprenta y litografía de *El Atlántico*, 1890, pág. 12a. Cito por la reedición facsímil de CEOE-CEPYME de Cantabria, Santander, 1989. En la novela *Sotileza* encontramos una referencia que pudiera remitir a un jándalo: me refiero a la taberna del tío Sevilla, en la que se reúne el Cabildo de Arriba.

(13) O.C., págs. 2261-1449.

(14) Como único recuerdo de la estancia de su padre en Andalucía, Lita, la hija de Mari Pepa conserva un libro que “tenía estampas, y era una historia de bandoleros que robaban y mataban, y eran al mismo tiempo muy blandos y muy nobles de corazón” (pág. 2366*a*). Imagen romántica de los bandoleros que nada tiene que ver con la existencia, en la misma novela, de los hermanos Gómez de Pomar.

(15) Un estudio más completo sobre el jándalo en la literatura española se encuentra en mi artículo “Historia literaria del jándalo”, *Altamira*, revista del Centro de Estudios Montañeses, Tomo LXI, Santander, 2003, págs. 7-25.

(16) De la época actual podemos citar a autores como Álvaro Pombo, Luis Mateo Díaz o Manuel Rivas, sin que falte autores de otras latitudes como Arturo Pérez reverte. De los autores contemporáneos de Pereda que toman al indiano como personaje destacan Clarín y Galdós.

El tema del indiano no solo ha interesado a novelistas, sino a músicos. Un ejemplo es la zarzuela de Jacinto Guerrero con libreto de José Ramos Martín, *Los gavilanes*, compuesta en 1923. Existe una edición de BMG Ariola, 1995, bajo la dirección de Ataulfo Argenta.

De los estudios sobre el tratamiento del indiano en el teatro podemos citar el libro *Lo indiano en el teatro menor español de los siglos XVI y XVII*, estudio preliminar, edición y notas de Dais Ripodas Ardanaz, BAE, Madrid, 1986. Para una rápida visión de conjunto ver Gracia Noirega, José Ignacio. “Los indianos en la literatura”, *Boletín del Real Instituto de Estudios Asturianos*, nº. 124, Oviedo, 1987, págs. 991-1010. Un estudio reciente sobre el personaje del indiano en la obra de los autores de la región de Murcia se puede ver en www.ub.es/geocrit/nova.htm la obra de Sánchez Granados, Pedro Felipe. “La emigración en la literatura murciana”, *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, nº. 94, 1 de agosto de 2001.

(17) De los diferentes aspectos referidos al indiano y a la emigración a América, puede consultarse la página de la Fundación Archivo de Indianos. Museo de la Emigración, en Colombres, Asturias, www.archivodeindianos.es.

(18) “En realidad, la presión demográfica, el carácter arcaico de la agricultura, los rendimientos decrecientes de la misma, la continua fragmentación de las tierras, el deseo de eludir el servicio militar y cómo no, el señuelo de hacer fortuna, fueron acicates poderosos que impelían a la emigración”. Gómez Ferrer, Guadalupe. “El indiano en la novela realista”, *Cuadernos Hispanoamericanos*, nº. 466, Madrid, abril 1989, págs. 27-28.

Para Amando de Miguel, a la miseria habría que unirle el espíritu aventurero de los emigrantes, pues no encuentra correspondencia entre los índices de pobreza de las provincias y los flujos migratorios de su población. Véase su artículo “La emigración española a América a finales del siglo XIX y principios del XX, en *Cuadernos del Norte*, número monográfico sobre los indianos, Oviedo, Caja de Ahorros de Asturias, nº. 2, págs. 9-10. Unido a esto está la falsa relación del emigrante y su situación económica, cit. Pág. 12. El artículo ocupa las páginas 7-16.

Tan común era el hecho de la aventura americana, que Pereda la toma como comparación en el prólogo a *Tipos y paisajes* al reafirmar el gusto por el cuadro costumbrista. “impulso irresistible, incontrastable, quizá más que el que lanzó a algunos de vosotros hasta el otro lado del Atlántico en busca de soñados torrentes de acuñadas peluconas.” O.C., pág. 327a.

(19) La relación directa entre jándalos e indianos se puede resumir con las siguientes palabras: “El emigrante montañés a América, el futuro indiano, es hijo de jándalos y marinos del Cantábrico y nieto de los primeros foramontanos que abandonaron el abrigo de sus valles, camino de la ancha Castilla.” Pérez de Vejo, Tomás. “Indianos en Cantabria”, *Cuadernos del Norte*, cit., pág. 20b.

Sirva como ejemplo de jándalo y, posteriormente indiano, don Antonio López y López, primer marqués de Comillas. Su biografía se puede consultar en Crespo López, Mario. *Cántabros del siglo XIX. Semblanzas biográficas*, Estvdio, Biblioteca Cantabria n.º. 24, Santander, 2004, págs. 230-235.

(20) *A las Indias*, O.C., pág. 207a. Para un análisis comparativo de este texto consultar Aguinaga Alfonso, Magdalena. “Análisis comparativo de *A las Indias* con *El indiano*”, *Historias de Cantabria*, n.º. 7, Santander, 1994, págs. 73-98.

(21) Íd., pág. 207b. Más adelante, en página 209a, se dice de don Damián que “fue un señor desde sus principios, y cuando salió de aquí llevaba muchos estudios y sabía tratar con personas decentes...; y había heredado la levita, que esto vale mucho para bandearse fuera de los bardales del lugar”. Este indiano es la única excepción al resto de emigrantes pobres que pueblan las novelas de Pereda.

(22) Íd., pág. 214a. El problema de la emigración tuvo gran repercusión política en la segunda mitad del siglo XIX. Para más detalles ver “El indiano en la novela”, op. cit., pág. 26.

(23) Sirva como actitud ejemplar la transformación de Silda en *Sotileza*. La muchacha abandona la casa de la Sargüeta, para ir a vivir a la de tía Sidora en el mismo edificio. Aquella, enfadada le recrimina a esta diciendo: “Porque las Indias vos van a caer en la bodega con esa inflanta que echamos ayer a la barredura con la escoba...” O.C., pág. 1468a. Silda, a base de esfuerzo y ahorro mejorará de condición y saldrá de su inicial situación de pobreza y desamparo.

(24) Ejemplos de obras benéficas sufragadas por indianos pueden consultarse en el apartado de “Impulsores” del libro *Cántabros del siglo XIX*, págs. 225-253. De entre los estudios monográficos dedicados a alguno de estos indianos, destaca el artículo de Aguirre Gutiérrez, Ricardo. “Telesforo García (1844-1918), un indiano bienhechor de Bustrigüado-

Roiz, olvidado”, *Altamira*, revista del centro de Estudios Montañeses, Santander, 1999, Tomo LV, págs. 201-208.

(25) Esta obra desarrolla la misma acción que su pieza teatral *Tanto tienes, tanto vales*, estrenada en 1961.

(26) Véanse los comentarios y descripciones que ocupan el capítulo VII de la obra, págs. 531a-532b.

(27) El que no se conozca su origen deja un claro recelo en el lector. “No se sabía a punto fijo dónde había nacido, pues solía decir en chanza, cuando se le preguntaba eso, que para hombres como él, todo el mundo era patria. Algunas veces dijo, poniéndose muy serio, y hasta triste, que procedía de una de las aldeas de aquella provincia, y de una familia pobre hasta la miseria; pero que no quedando ya ningún individuo de ella sobre la Tierra, quería olvidar hasta el nombre de su pueblo por tener una pesadumbre menos.” Op. cit., O.C., pág. 532a.

(28) Op. cit., pág. 545b. El origen indecoroso de la fortuna del indiano aparecerá de manera indirecta y por alusiones, en la novela *Sotileza*, cuando el narrador comenta sobre el origen de la fortuna del dueño de la taberna “La Zanquina”, establecimiento fundado por “un capitán negrero que con los relatos de sus aventuras crispaba las greñas de los rudos mareantes que le escuchaban.” Debemos deducir que era indiano. Op. cit., pág. 1509b.

(29) Este es el tiempo que permaneció don Damián desempeñando su ocupación mercantil. Semejante oficio desempeñaría César. Este trabajo y el de la regencia de establecimientos comerciales parece que fueron los más habituales entre los emigrados a América.

(30) En la tertulia que se celebra en casa de don Román, lee un padre la carta que le escribe su hijo, un muchacho que acaba de llegar a una ciudad americana (es de suponer que La Habana). Curiosamente, es don Román quien ha facilitado el viaje pagando el dinero del pasaje, y el que añade: “lo esencial es que ha llegado bueno, y lo que has de pedir a Dios es que el pobre chico no sufra un amargo desengaño de la suerte”. Parece como si el propio hidalgo fomentase de manera indirecta la transformación social del pueblo, transformación que por su pertenencia social no puede realizar o no se atreve. Op. cit., pág. 791a.

(31) El lujo y la ostentación se hacen evidentes en el vestir y en la profusión de joyas. De don Romualdo dice “que sus cadenas y relojes, y sus anillos, entraban por docenas, y había formas y tipos para cada día y para cada gusto”. *Oros son triunfos*, pág. 532a. En cambio don Gonzalo solo lleva una cadena de oro, aunque su atavío está minuciosamente descrito. Pág. 814a.

(32) Op. cit., pág. 1911a. Este ejemplo de indiano que vuelve sin hacer fortuna no es muy habitual en la literatura de la época que “apenas hará referencia a la inmensa muche-

dumbre que fracasa o muere a la otra orilla del Atlántico”. Guadalupe Gómez, op. cit., pág. 27.

(33) Personaje similar al raquero sería el icue cartagenero, según J. R. Saiz Viadero, en el *Diccionario para uso de raqueros*, ediciones Tantín, Santander, 2ª ed. 1995, pág. 73. Adriano García Lomas, en *El lenguaje popular de la Cantabria montañesa*, ed. Estvdio, Santander, Biblioteca Cantabria, vol. 3, 1999, págs. 506-507, junto a la explicación del significado y su origen etimológico, añade una serie de informaciones curiosas. Entre ellas esta: “Una de las habilidades del raquero es la de bucear. A tirarse de cabeza al agua desde la escollera le llaman “chaplár” o darse “un cole”. Esta habilidad ya quedó patente en una escena de la novela *Sotileza*. Ver dicha novela en O.C., pág. 1447b y 1448a.

El único ejemplo correspondiente a otras comunidades lo tenemos en el comentario explicativo a la canción titulada “Raqueiros” del disco *Cabo do mundo* del grupo musical gallego Luar na lubre, Warner music Spain, 1999, nº. Ref. 3984 26342 2. Dice así: “Raqueiros. Tamén chamados “Piratas de Terra”. Estes homes adoitaban provocar naufragios con fin de apoderarse das mercadorías dos barcos. O seu xeito de operar era sinxelo: nas noites de temporal ceibaban gando á beira costa, con candís ou fachos prendidos nos cornos creando falsas referencias. Con estas luces en movemento os barcos mudaban o seu rumbo atopando, case sempre, as rochas do noso escarpado litoral que acababa de provocar o desastre... ¿Lenda ou realidade? O certo é que aí está”. Como vemos, no le falta romanticismo.

(34) Corominas, en el *Diccionario etimológico* da como posibles orígenes del término el inglés *to raken* el neerlandés *raken* o el islandés *raka*, que significaría “recoger con rastrillo”. Añade como nota curiosa el que la primera documentación del vocablo se deba a Pichardo, autor de un diccionario de palabras cubanas publicado en el año de 1862 (aunque se registra en 1836), que reproduciría posteriormente el diccionario de la RAE como ya hemos visto. Este cubanismo podría ponernos sobre la pista de la introducción de la palabra en España a través del trasiego naviero entre Cuba y Santander y de los indianos que allá fueron a hacer fortuna.

Pereda lo empleará en sentido figurado cuando se dirige por carta a su amigo Marcelino Menéndez Pelayo cuando este realiza búsqueda bibliográfica para sus estudios. “Supongo que no dejarás de ir también este año, para el acostumbrado raqueo, a Sevilla.” *En Epistolario de Pereda y Menéndez Pelayo*, CSIC y Sociedad de Menéndez Pelayo, prólogo y notas de M^a. Fernanda de Pereda y Torres Quevedo y Enrique Sánchez Reyes, Santander, 1953, pág. 163. En adelante *EPMP*.

(35) *El raquero*, en O.C. pág. 193a. Algo distinta es la definición que el mismo autor

da en el glosario de localismos que añade al final de la novela *Sotileza* y que dice así: “RAQUERO, loc.-Muchacho que se dedica al merodeo entre los buques de la dársena, a la bajamar, en muelles, careneros, etc. O.C., pág. 1603b.

(36) Ídem, págs. 193a y 193b.

(37) “Más fácil de explicar es la inclinación de Andrés al Muelle-Anaos y a la pille-
ría que en él imperaba. Hijo de marino y llamado a serlo, los lances de la bahía le tentaban, y el olor del agua salada y el tufillo de las carenas le seducían; y escogió aquel terreno para satisfacer sus apetitos marineros, porque allí había botes de alquiler, y lanchas abandonadas, y barcos en los careneros, y ocasión de bañarse impunemente y en cueros vivos a cualquier hora del día, y correr la cscucla, y fumar con entera tranquilidad, y muy principalmente porque otros chicos de su pelaje andaban también por allí muy a menudo”. *Sotileza*, O.C., pág. 1456b.

(38) *El raquero*, O.C., pág. 194a.

(39) *Sotileza*, O.C., pág. 1455b.

(40) Ídem, O.C., pág. 1504b y 1505a. Más adelante añade: “imperaba en el Muelle-Anaos otra generación de raqueros, capitaneada por cierto Runflas y un tal Cambrios, fatalmente destinados a recoger las llaves de aquel memorable holgadero”.

(41) A juicio de Menéndez Pelayo, en esta libro “ se encuentra reunido y mejorado todo lo que yo admiro tanto en aquellos cuadros marítimos de *La leva*, *El Raquero* y el *Fin de una raza*.” *EPMP*, pág. 90.

(42) *El raquero*, O.C., pág. 192 b. Como ejemplo de la identificación de los habitantes de la ciudad con la novela, baste anotar aquí lo que Pereda le contaba a Marcelino Menéndez Pelayo en carta de 2 de marzo de 1885. “Aquí ha caído el libro como del cielo: jamás he visto en este pueblo, ni en otro alguno, aplauso más ruidoso, ni más entusiástico ni más general. Parece que les he dado a todos en mitad del corazón, o que he sacado de él hasta el último detalle del libro.” En *EPMP*, pág. 89.

Para rastrear la huella del recuerdo en la obra de Pereda ver García Castañeda, Salvador. “Las reminiscencias de Pereda”, en *Anales de Literatura Española*, nº. 14, Universidad de Alicante, Alicante, 2000, págs. 85-96.





VARIA



LA ENTREVISTA (relato breve)

BENITO MADARIAGA DE LA CAMPA

A través de los cristales podía verse el amanecer todavía negro como la boca del lobo. No acababa de despertar la mañana y se adivinaba una fría helada que cubría la entrada del porche. Mi madre había madrugado para encender la cocina de leña y prepararme el desayuno y yo esperaba para ir a la ciudad a la entrevista solicitada como candidato a un puesto de trabajo.

-Ponte la cazadora buena de tu padre, la tuya la tienes muy sobada -me dijo mi madre.

-Procura caer simpático al señor. Dile que eres hijo de obrero y que no tienes un trabajo fijo.

-Adopta una actitud humilde y contesta a todo, hijo, con tranquilidad. No te pongas nervioso.

Yo sabía que mi pobre madre me iba a dar estos consejos, como si fuera una letanía. Luego me diría que no mirara al señor a la cara. Pero ¿qué sabía mi madre de entrevistas de trabajo? Si no la hubiera parado a tiempo, terminaría diciéndome que le dijera que somos católicos y que vamos los domingos a misa.

Fuera se escuchó el pitido del tren de las siete y dentro de hora y media tendría yo que coger el mío. No sabía lo que me preguntarían, si íbamos a ser muchos o pocos al puesto, y si era una entrevista o un examen. Tuve que responderle:

-Si me hacen un examen no podré competir con otros mejor preparados. Tú sabes, madre, que sólo fui a la escuela y luego recibí unas clases particulares del maestro sobre aritmética. Vosotros no me pudisteis pagar otros estudios. La lectura ha sido mi única fuente de aprendizaje.

Mi madre volvió ingenua y bondadosa a hacerme sugerencias: -¿No has hablado con las de Mendoza a ver si tienen algún trabajo para ti?

Le contesté otra vez, pero como no estaba de buen humor, quizá le respondí de una manera impertinente.

-Ya lo hice, madre, y las hijas se rieron de mí. A lo mejor vieron que llevaba el pantalón roto.

-No digas eso, me respondió dolida. Tú nunca has llevado un pantalón roto ni con remiendos. Llevas camisa limpia y vaqueros, y para el trabajo vas con el mono de faena de azul mahón.

Luego me pesó mi agria contestación. No tenía derecho a mortificarla ni entristecerla. Verdad era que todas mis tentativas habían resultado infructuosas.

-Los pobres -pensé para mí- debemos ser pacientes. Es nuestra mejor virtud, pero a veces la perdemos, ya que no tenemos buenos defensores. Sólo los románticos y los idealistas se acuerdan de nosotros y cuando se llega a un límite, de las filas del pueblo salen los rebeldes.

Todavía volvió con tristeza a decirme:

-Mira, hombre, a ver si encuentras algún trabajo. Tu padre está viejo y enfermo y no tenemos nada más que su sueldo.

Sus palabras acrecentaron mi preocupación. Soy bueno y formal, pero no encuentro trabajo y esto no es fácil ni depende de mí, pensé mientras terminaba mi desayuno. Para colmo pronto me llamarían al servicio militar. Quizá allí me enseñaran un oficio o pudiera encontrar un trabajo después en el mismo lugar de destino.

Con un beso me despedí de ella y como última recomendación me volvió a decir:

-Vete tranquilo que yo voy a rezar ahora por ti.

Me introduje en el tren de cercanías y para ahuyentar mis pesares y malos pensamientos, me entretuve mirando el paisaje. El invierno es siempre triste y más en nuestra tierra norteña, ávida de sol. A lo lejos los caseríos esparcidos me recordaban un Belén navideño. En el campo, las vacas vestidas con su pelaje blanco y negro de Arlequín estaban ya en las praderías. Adivinaba el olor de la hierba húmeda y los ruidos del despertar de la mañana tan habituales de los pueblos. La mente, siempre juguetona, volvió a traerme recuerdos de mi situación actual. Pensé que, a lo mejor, si encontraba trabajo tendría que ir a algún lugar muy lejos y no podría ver a mis padres. Un hijo único con padres viejos debiera permanecer con ellos. Luego el pensamiento se iba a otro lugar y medité que todavía era joven y cambiarían los tiempos. Tenía forzosamente que encontrar algún trabajo, ya que no éramos ganaderos. Mi padre ferroviario, con su modesto empleo nos daba para vivir los tres, pero yo necesitaba trabajar. Todo hombre tiene derecho a trabajar para ganar su sustento y tiene derecho a formar una familia. Recordé las palabras del *Génesis* cuando Yahvé le dijo a Adán que comería el pan con el sudor de su rostro, pero actualmente la desgracia consiste en no encontrar trabajo.

Al llegar al final de mi viaje a la estación, pregunté por la dirección indicada y me fui andando porque no estaba lejos el lugar de la entrevista. Me pasaron a una sala. Antes que yo habían dos más esperando. Uno dijo ¡Hola! y el otro no respondió a mi saludo. Luego vi pesaroso que llegaron tres más y nos quedamos todos mirándonos en silencio, como cuando se entra en una consulta de médico o en casa ajena a dar el pésame. Cada uno traería su problema y, además, me verían como un competidor. Primero pasaron dos que salieron por otra puerta. A mí me tocó el tercero:

¡Joaquín Navarro!, preguntó en voz alta un conserje. Entré en un despacho donde estaban dos hombres que amablemente me mandaron sentar. Eran dos de esos empleados especializados en entrevistas. Me hicieron muchas preguntas: los años que tenía, los estudios cursados, mis trabajos anteriores, en qué se ocupaban mis padres, si tenía alguna enfermedad crónica o grave, si me habían expulsado de algún empleo, si había hecho el servicio militar... La más curiosa de todas las preguntas fue que, sin estar admitido, me preguntara uno de ellos cuánto quería ganar. En ese momento me acordé del consejo de mi madre. En otra situación le hubiera contestado que lo mismo que él, pero humildemente le respondí:

-El salario justo que usted crea es el de mi trabajo.

Aquello en vez de una entrevista me pareció un interrogatorio. Cuando les contesté que no había cumplido el servicio militar, vi en su rostro que no iban a colocarme. Al llegar a este punto no me preguntaron más y me despidieron cortésmente.

-Si no le escribimos, me dijeron, es que no ha sido seleccionado.

Volví a casa triste y sin esperanza, aunque pensé que, a lo mejor, los otros tenían menos méritos que yo, pero lo vi como ilusorio. En el viaje de regreso quise entretenerme mirando el paisaje a través de la ventanilla, pero esta vez la imagen de la tarde me pareció menos alegre que en otras ocasiones; una niebla fantasmagórica lo envolvía todo y bajaba de las montañas como si fuera el sudario del valle. No pude percibir los cultivos, a los hombres trabajando en el campo, ni siquiera mi pueblo a lo lejos.

Me fije en el resto de los viajeros. Supuse que regresaban del trabajo. Unos leían revistas o novelas y otros estaban absortos. Había mujeres, estudiantes y obreros y pensé que, seguramente, ninguno viajaba con la preocupación que a mí me embargaba. No debía dar a mis padres mi mala impresión de la entrevista. Era mejor seguir buscando trabajo y ofrecerles una falsa esperanza. El ruido del tren sobre los raíles me pareció un ruido monótono que me recordara: ¡Siempre igual, siempre igual!... En ese momento me invadió una gran melancolía.

La tarde declinaba y el viaje de regreso, cuando llegaba a la estación, se me hizo más lento que otras veces.

Cuando me acercaba a casa por el camino, vi que mi madre a lo lejos me esperaba en el porche. Al acercarme me miró a la cara y se echó a llorar.



ÍNDICE

ÍNDICE

	Pág.
<i>Los montañeses y el nacionalismo vasco: fueros, rivalidad, ideología y anexionismo</i> Jesús Laínz	7
<i>Pedro Andrés García de Sobrecasa 1758-1833</i> <i>(Héroe de la defensa de Buenos Aires en 1807)</i> Aurelio González de Riancho	53
<i>Protestas de mar en Santoña (1749-1788)</i> Luis de Escallada González	81
<i>Un pintor andaluz decimonónico afincado en Santander: José Sánchez y Sánchez</i> Francisco Gutiérrez Díaz	231
<i>Tres personajes peredianos: el jándalo, el indiano, el raquero</i> Antonio Manuel Ramos Martín	257
<i>Varia</i> <i>La entrevista (relato breve)</i> Benito Madariaga de la Campa	283
<i>Índice</i>	287



El contenido de los artículos publicados
en esta Revista, es de exclusiva
responsabilidad de los autores
que los firman

